النقل البحرى للبضائع

معاونو الناقل البحرى • تاجير السفن
النقل البحرى
مع شرح ونصوص اتفاقية هامبورج

دكتور
علي جمال الدين عوض



النقل البحرى للبضائع

معاونو الناقل البحرى * تأجير السفن
النقل البحرى

مع شرح ونصوص اتفاقية هامبورج

دكتور على جمال الدين عوض

الأستاذ بكلية الحقوق بجامعة القاهرة
المحامى

الناشر
دار النهضة العربية

مطبعة جامعة القاهرة
والكتاب الجامعى
١٩٩٢

بسم الله الرحمن الرحيم

يعتبر النقل البحرى أهم موضوعات القانون البحرى على الاطلاق، وهو المحور الذى تدور حوله الموضوعات الأخرى، وان كانت هذه الموضوعات لا تقل غرابة وخروجا على القواعد العامة فى كل من مشكلاتها وحلولها.

على أن الناقل البحرى فى الكثير الغالب من الحالات لابد له من الاستعانة بوكلاء ومعاونين له فى عمليات تسير السفينة واستغلالها، لذلك كانت دراسة نشاط هؤلاء الوكلاء والمعاونين مقدمة لازمة لدراسة عملية النقل ذاتها.

ولذلك بدأنا بدراسة الربان، وكيله اللازم، ووكيل السفينة أو الوكيل البحرى، ووكيل الشحنة، ووكيل الترانزيت، ثم المقاول البحرى، فالمرشد، فالقاطرة. وكل هؤلاء ليسوا ناقلين، ولكنهم يساهمون مساهمة فعالة فى تنفيذ عقود إيجار السفينة وعقود النقل.

ونقسم دراسة نقل البضائع بحرا إلى أقسام، يأتى فى أولها الأحكام العامة، ثم إيجار السفينة عارية أو غير مجهزة، فإيجارها مجهزة وهو ينقسم إلى بابين، إيجارها بالمدة وإيجارها بالرحلة، ثم عقد النقل. ولكن نمهد فى كتاب أول ندرس فيه معاونى الناقل البحرى.

الكتـاب الأول

معـاونو النـاقل البحـرى

الكتاب الأول

معاونو الناقل[١]

معاونو الناقل الذين يتدخلون فى عملية النقل هم الربان، ووكيل السفينة، ووكيل الشحنة، ووكيل الترانزيت، والمقاول البحرى، والقاطرات، والمرشد.

البـــاب الأول

الربان Le Capitaine

١ ـ **تعريف**: الربان هو كل شخص يتولى قيادة السفينة بصفة شرعية وتكون له عليها الرئاسة من الناحية الفنية والادارية[٢]، وله مطلق السلطات على ظهرها، ولذلك قيل قديماً ان الربان على السفينة هو السيد بعد الله maître aprés Dieu . وللربان مركز خاص ليس له مثيل فى الحياة البرية، فهو يمثل السلطة العامة على ظهر السفينة، كما يمثل المجهز فى مصالحه التجارية. وهو عميد رجال الطاقم جميعاً، لذلك خصه المشرع البحرى بفصل مستقل فى المواد ٩٢ إلى ١٠٧ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠. ونظم سلطاته القانون كذلك رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب على السفن الذى ألغى ماقبله من نصوص متعلقة بالموضوع والقانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٠ بشأن سلامة السفن.

وسنتكلم عن تعيين الربان وعزله، وعن سلطاته، وعن طبيعة علاقته بذوى الشأن فى الرحلة، ثم عن مسئوليته[٣].

---

(١) Rodiere, les gens de mer, (Par Jamlu Merlin). 1980
Rodiere, Traité de droit maiutime, lesaffretements et les transports. t III 1970; L'Introduction. L'armement 1976. Rodiere et Pontavice. Droit Maritime, 1986. Dalloz. no. 255 et saivants.
على عبد الرحيم ١٩٨١، رفعت فخرى ١٩٩١، مدحت حافظ إبراهيم ١٩٩١.

(٢) انظر المواد ٩٢، ٩٩، ١١٢.

أولا : تعيين الربان وعزله :

٢ ـ تعيين الربان : يتولى تعيين الربان الشخص الذى له استغلال السفينة أى المجهز ، لأن هذا التعيين يدخل فى استغلال السفينة . ويلتزم المجهز فى اختياره الربان بالشروط الادارية التى وضعها القانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٦١(بشأن الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين فى السفن التجارية .

ـ تقول المادة ٩٢ بحرى ، يعين مجهز السفينة الربان ويعزله وللربان فى حالة عزله ، الحق فى التعويض أن كان له مقتض وفقا للقواعد العامة .

وتضيف المادة ١٠٩ ـ (١) يقصد بالبحار كل شخص يرتبط بعقد عمل بحرى ، ويعتبر الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز .

(٢) وتحدد القوانين واللوائح والاتفاقيات الدولية النافذة فى جمهورية مصر العربية والأعراف البحرية المقصود بالربان والضباط والمهندسين البحريين وعدد البحارة الذين يجب وجودهم على السفينة والمؤهلات والشروط التى يجب توافرها فيهم .

٣ـ الربان ليس تاجرا: ويلاحظ أن المادة ٢ تجارى تعتبر تجارياً استخدام البحريين فى السفن التجارية ، ولذلك فتعيين الربان عمل تجارى بالنسبة للمجهز ، ولكنه ليس تجارياً بالنسبة للربان لأن النص يتكلم عن الاستخدام ولم يقل الاشتغال ، فهو ينظر إلى ناحية المجهز ، ولأن الربان لايقوم بالأعمال البحرية لحسابه بل لحساب المجهز ، فهو لايعتبر تاجراً .

ثانيا : وظائف الربان :

يعتبر الربان ممثلا للسلطة العامة على السفينة ، كما ينوب عن المجهز فى رعاية مصالحه التجارية الناشئة عن الرحلة أو المتعلقة بالسفينة ، وذلك إلى جانب قيامه بإدارة السفينة فنياً .

٤ ـ (١) اختصاصاته العامة : (٢) المشرع لما كانت السفينة خارج الدولة ـ إذ تحمل علمها ـ تعتبر كجزء من الدولة نفسها ولكنه جزء خارج

عن نطاق سلطاتها ، لذلك حرص القانون على تزويد الربان على السفينة بسلطات لا يملكها أحد إلا بتفويض من المشرع . فللربان سلطة التأديب على السفينة وعلى كل الموجودين فيها ، وله توقيع عقوبات عليهم (أنظر القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن) . وللربان أثناء الرحلة سلطة تحقيق ما يقع على السفينة من جرائم وتكون له صفة رجال الضبطية القضائية (المادة ٢٠ من القانون سالف الذكر) . كما أن له فوق ذلك سلطة التوثيق ، مثلا إثبات ما يحدث على السفينة من وقائع كالميلاد والوفاة وإبرام العقود ، وهى سلطة يقرها العرف الدولى والضرورة العملية وتنص عليها بعض التشريعات .

تقول المادة ٩٦ (١) يكون للربان سلطة التوثيق على السفينة .

(٢) وتكون له على الأشخاص الموجودين على السفينة السلطات التى يقتضيها حفظ النظام وأمن السفينة وسلامة الرحلة . وله توقيع العقوبات التأديبية طبقا للقوانين الخاصة بذلك .

وتضيف المادة ٩٧ (١) إذا حدثت ولادة أو وفاة أثناء السفر وجب على الربان إثبات هذه الوقائع فى دفتر الحوادث الرسمى للسفينة وإتباع الاجراءات المنصوص عليها فى القوانين الخاصة بالأحوال المدنية .

(٢) وعلى الربان فى حالة وفاة أحد الأشخاص الموجودين فى السفينة أن يقوم بالاشتراك مع أحد ضباط السفينة بجرد أمتعة المتوفى والمحافظة عليها وتسليمها الى السلطات الادارية المختصة فى أول ميناء من موانى الجمهورية .

(٣) وإذا أصيب أحد الأشخاص الموجودين فى السفينة بمرض معدى جاز للربان إنزاله فى أقرب مكان يمكن علاجه فيه .

كما تقول المادة ٩٩ : (١) إذا وقعت جريمة على ظهر السفينة تولى الربان - الى حين وصول السلطات المختصة - جمع الاستدلالات وإجراء التحريات التى لاتحتمل التأخير ، وله عند الاقتضاء أن يأمر بالتحفظ على المتهم وأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التى قد تفيد فى إثبات الجريمة .

(٢) ويحرر الربان تقريرا بالاجراءات التى اتخذها ويسلم هذا التقرير مرفقا به محضر جمع الاستدلالات والأشياء المضبوطة الى النيابة العامة أو أحد رجال الضبطية القضائية فى أول ميناء مصرى.

على أن الربان **لا يعتبر لذلك موظفاً** عمومياً ، لأنه إنما يقوم بعمله لحساب المجهز الخاص لا لحساب الدولة ، ويظل تابعاً وخاضعاً للمجهز ، وكل ما هناك أن المشرع أعطاه سلطات واسعة لتعذر إخضاع السفينة فى عرض البحر لشخص آخر غيره.

٥ ـ **اختصاصاته الخاصة** : تنقسم هذه الاختصاصات إلى وظيفتين : **وظيفة فنية ، وأخرى تجارية** .

٦ ـ **أما الوظيفة الفنية** : فتنحصر فى قيادة السفينة ، ويتمتع الربان فى أدائها باستقلال تام ومطلق ، بحيث لايجوز للمجهز أن يتدخل فى أداء هذه الوظيفة[1] بل ويجب على الربان أن يرفض أى أمر من المجهز مخالف للأصول الفنية ، ويبطل كل شرط يضعه المجهز ليقيد به سلطة الربان . وعلى الربان أن يؤدى وظيفته هذه طبقاً لأصولها الفنية ، ويرجع الاقرار للربان بهذا الاستقلال إلى أن سلامة السفينة وما عليها يتوقفان على حزم الربان واحترامه للقواعد .

ولا يسمح لأحد بإملاء إرادته عليه ولا بمناقشة الربان أثناء وجود السفينة فى البحر . ولكن ليس معنى ذلك أن للربان سلطة تحكمية وأنه لا سبيل إلى مساءلته ، بل إن مناقشته سلوكه أمر واجب عند عودة السفينة وقد زالت الظروف التى أوجبت استقلال الربان ، إذ لا مانع ـ عندئذ ـ من مطالبته بتبرير تصرفاته التى إتخذها بمحض إرادته ومباشرة منه لسلطاته ، وذلك بناء على طلب كل من أصابه ضرر أو من جانب السلطة العامة .

وقد وضع القانون فى هذا النطاق بعض التزامات على الربان ، قبل الرحلة ، وأثناءها ، وعند الوصول .

---

(١) الهافر ٢٨ ديسمبر سنة ١٩٢٢ دوره ٥ ـ ٢٩٧ : نقض ٢٥ مارس سنة ١٩٢٩ دور ١٩ ـ ٢٥٢ تعليق ربيير : روان ١٢ مايو سنة ١٩٢٦ دور ١٥ ـ ٤١٧ تعليق ربيير : استئناف كان ١٢ مارس سنة ١٩٢٠ ملحق ٨ ـ ١٦٧ .

٧ - طبقا للمادة ٩٣ : (١) للربان وحده قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية ويقوم الضابط الذى يليه مباشرة فى الدرجة مقامه فى حالة وفاته أو غيابه أو وجود مانع آخر .

(٢) ويجب على الربان أن يراعى فى قيادة السفينة الأصول الفنية فى الملاحة البحرية والاتفاقيات الدولية النافذة فى جمهورية مصر العربية والعرف البحرى والأحكام المعمول بها فى موانىء الدولة التى توجد بها السفينة .

(٣) وعليه أن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة وأن يراعى كفاية المؤمن وما يلزم السفينة خلال الرحلة البحرية .

وتقول المادة ٩٤ : (١) لايجوز للربان أن يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى وصول السفينة الى مرسى أو ميناء مأمون .

(٢) ولايجوز له أن يغادر السفينة أو أن يأمر بتركها إلا بسبب خطر محقق وبعد أخذ رأى ضباطها ، وفى هذه الحالة يجب عليه انقاذ النقود وأوراق السفينة وأثمن البضائع إذا تيسر ذلك .

وتضيف المادة ٩٥ : أن على الربان أن يتولى بنفسه قيادة السفينة عند دخولها الموانىء أو المراسى أو الأنهار أو خروجها منها أو أثناء اجتياز الممرات البحرية وكذلك فى جميع الأحوال التى تعترض الملاحة عقبات خاصة ولو كان الربان ملزما بالاستعانة بمرشد .

وفى بداية الرحلة وأثناءها ، على الربان أن يحتفظ فى السفينة بالوثائق التى يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنـــة .

٨ - وأثناء الرحلة على الربان أن يمسك دفترين على الأقل ، يسمى أحدهما دفتر الحوادث الرسمى للسفينة Le Livre de bord، وأن كان الغالب أن يمسك دفاتر أخرى ، مثلاً ، دفتر الماكينة . وأن يعد تقريراً بالحوادث غير العادية التى تتعلق بالسفينة أو بالأشخاص الموجودين عليها أو بالشحنة ، ويسمى Rapprt de mer .

وفيه تقول المادة ١٠٢ - (١) على الربان أن يمسك دفتر الحوادث الرسمى livre de bord للسفينة ويجب ترقيم صفحات هذا الدفتر والتأشير عليه من الادارة البحرية المختصة .

(٢) ويذكر فى دفتر الحوادث الرسمى للسفينة الحوادث الطارئة والقرارات التى تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر ، ويشمل الدفتر بيانا بالجرائم والأفعال التى قد يرتكبها البحارة أو المسافرون والعقوبات التأديبية التى وقعت عليهم والمواليد والوفيات التى حدثت فى السفينة .

(٣) ويجب على الربان فى السفن ذات المحرك أن يمسك دفترا خاصا بالآلات المحركة يذكر فيه كمية الوقود التى أخذها عند السفر وما يستهلك منها يوميا وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة .

مادة ١٠٣ - على الربان خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء المقصود أو المكان الذى رست فيه اختيارا أو اضطرارا أن يقدم دفتر الحوادث الرسمى للسفينة إلى الادارة البحرية المختصة للتأشير عليه ، ويكون التأشير خارج جمهورية مصر العربية من القنصل أو من السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده .

مادة ١٠٤ - (١) إذا طرأت أثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة أو بالأشخاص الموجودين عليها أو بالشحنة وجب على الربان أن يعد **تقريراً** بذلك .

(٢) وعلى الربان أن يقدم التقرير إلى الادارة البحرية المختصة خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء أو المرسى ، ويقدم التقرير خارج جمهورية مصر العربية إلى القنصل أو السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده .

(٣) وتتولى الجهة التى تسلمت التقرير تحقيقه بسماع أقوال البحارة والمسافرين إذا اقتضى الأمر ذلك وجمع المعلومات التى تساعد فى الوصول إلى الحقيقة وتحرير محضر بكل ذلك تسلم صورة منه إلى الربان . ويجوز فى جميع الأحوال إقامة الدليل على خلاف ما جاء بالتقرير .

(٤) ولايجوز للربان فيما عدا حالة الضرورى القصوى أن يشرع فى تفريغ السفينة قبل تقديم التقرير المذكور[1].

وللتقرير البحرى الذى يقدمه الربان عند انتهاء كل رحلة حجيته فى إثبات الوقائع التى حدثت أثناءها، وهو نص له ما يقابله فى التشريعات الأجنبية[2]. ويبرره أن الربان هو أقدر الأشخاص على الادلاء ببيان صادق عن حقيقة المطلوب إثباته، وأنه - إذ يختار من طائفة معينة وبضمانات خاصة - يفترض فيه الصدق والأمانة، إضافة إلى الضمانات الأخرى التى يتطلبها النص. وسنعرض فى دراسة هذا النص إلى شروط التقرير الصحيح، ونطاق حجيته، ومدى قوتها.

٩ - **(أ) شروط التقرير الصحيح**[3]: ليس للتقرير البحرى هذه الحجية إلا بشروط أربعة:

١ - أن يقدمه الربان فى مدة ٢٤ ساعة من الوصول إلى الميناء المقصود (م ١٠٤)، فإن تأخر ضاعت قيمة التقرير لأن الشك يتسرب إلى صدق ما فيه[4].

٢ - والأصل أن يقدم الربان إلى السلطة المختصة حسب القانون، وإنما إذا أخطأ وقدمه إلى سلطة غير مختصة فلا يؤثر ذلك فى قيمته[5].

---

(١) انظر المواد ٣٧ و ٣٨ و ١١٧ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣. وللربان دور هام فى تنفيذ أحكام هذا القانون.

(٢) ٢٤٧ تجارى فرنسى، ٨٣ بلجيكى، وكذلك المواد ٥٢٢ - ٥٢٥ تجارى المانى: لبنانى وما يقابله من السورى والليبى: ٩٤ تونسى (ضمناً).

وطبقا لهذه النصوص قضت محكمة النقض المصرية فى ١٧ مايو سنة ١٩٦٦ (مجموعة النقض السنة ١٧ ص ١١٢٩) ان:

«التقرير البحرى الذى يحرره ربان السفينة، وفقاً لأحكام المواد ٥٧ و ٥٨ و ٥٩ و ٦٢ من القانون البحرى، حجيته فى الاثبات إلى ان يثبت العكس متى قدم فى اليوم التالى لوصول السفينة وتم تحقيق ما جاء به ومطابقته على دفتر يومية السفينة بمعرفة الجهة المقدم إليها».

(٣) L. Dor et Choteau. Rôle probatoire de rapport de mer. Dor 20 p. 1.
انظر التعليق فى دور ٢٦ ص ٣٤٩ تحتت استئناف مختلط الاسكندرية ١١ مايو سنة ١٩٢٢.

(٤) الجزائر ٤ يونيه سنة ١٩٢٥ ملحق دور ٣ - ٥٩٠.

(٥) فى هذا المعنى دور وشوتو المقال السابق. المحكمة العليا بيرنس أيرس ١٦ ديسمبر سنة ١٩٢٤ دور ١٠ - ٦٨.

٣ - أن يتم تحقيقه بواسطة السلطة المختصة باستجواب البحارة والركاب (م ١٠٤). وهذا إجراء هام يضيف إلى قيمة التقرير - وهو إقرار من الربان - شهادة أشخاص أخرين[١].

٤ - أن يكون التقرير متماسكاً فى بياناته بحيث لا يناقض بعضها بعضاً[٢].

فإذا لم يستوف التقرير هذه الشروط فقد حجيته القانونية، ومع ذلك أمكن استخدامه كقرينة عادية[٣].

(ب) مدى الحجية من حيث الأشخاص: ١ - للتقرير البحرى حجة على الربان لأنه إقرار منه[٤]. ويستطيع التمسك به المؤمن على السفينة، ومالك السفينة الأخرى المتصادمة مع سفية الربان صاحب التقرير[٥]، ويلاحظ أنه لايجوز تجزئة هذا الاقرار.

---

(١) ليون كان ورينوه - ٦١٣ : دانجون ٢ - ٥٢٧ . وانظر فى ذلك تعليقاً هاما فى دور ٥ - ٣١١ تحت نقض أيطالى ٢٠ يناير سنة ١٩٣٠ ص ٣٠٩ .

ويكون التحقيق باستجواب الملاحين الحاضرين أو بعضهم (استئناف مختلط اسكندرية ٢١ نوفمبر سنة ١٩٢٣ دور ٥ - ١٩٧)، وبعض الركاب إن امكن، عن الوقائع الواردة به، كما يجوز للسلطة التى تحققه ان تاتنس بأى دليل آخر، ويمكن أن يكون التحقيق على نفس التقرير او فى ورقة أخرى لاحقة (ليون كان ورينو ٥ - ٦١٥ مكرر)، بشرط ان يتم سريعاً وإلا فقد قيمته (استئناف مختلط اسكندرية ٩ ابريل ١٩١٣ ب ٢٥ - ٣٠٠).

ويتشدد القضاء بالنسبة لهذا الشرط الأخير، وذلك لقول المادة ٢/٦٢ من القانون الملغى والتقارير التى لم يصر تحقيها لا تقبل لبراءة القيودان ولا تعتبر فى المحاكم (استئناف مختلط اسكندرية ١٨ مارس ١٨٩٧ ب ٩ - ٢١٨؛ أنفرس ١٥ أبريل ١٩٢٧ دور ١٧ - ١٩٣؛ جنوا ١٤ يناير ١٩٢٤ دور ٦ - ٤٠٦؛ نابولى ٢ يوليو ١٩٢٤ دور ١١ - ٣٠٤؛ جنوا ٢٦ يوليو ١٩٢٤ دور ١٠ - ٤٠٥)، ولذلك حكم بعدم قبول تقرير يتمسك به الربان لصالحه إذا لم يتم تحقيقه (استئناف مختلط اسكندرية ٢ ابريل ١٩٠٢ ب ١٤ - ٢١٣). يستثنى من ذلك حالة غرق السفينة ونجاة الربان وحده فى الجهة التى قدم تقريره مصدقاً عليه من هؤلاء الملاحين إلى السلطة المختصة فى الجهة التى نجا فيها، ويكون على هذه السلطة تحقيق التقرير (المادة ٦١ من القانون الملغى).

(٢) إكس ١١ يناير ستة ١٩٢٦ ملحق ٥ - ٢٣٤؛ نابلى ١٠ يوليو سنة ١٦٢٥ دور ١٣ - ٢١٧.

(٣) استئناف مختلط اسكندرية ١٨٦٧ ب ٩ - ٢١٨ ومنشور بالمجلة الدولية عدد ١٣ - ٤٠٨.

«ويمكن اعتماد التقرير البحرى والاستغناء عن الخبرة متى اطمأنت إليه المحكمة ولو حرر بعد أيام من الحادث ولو كانت السفينة معفاة من تحريره». استئناف ١٦ مارس ١٩٤٨ بحرى ١٩٤٩ ص ١٤٦.

(٤) استئناف باريس ٦ مارس سنة ١٩٢٥ مؤيداً السين ١٥ يناير سنة ١٩٢٣ ومنشور دور ١١ - ٢٨٤.

(٥) روان ٦ نوفمبر سنة ١٩٢٤ ملحق ٣ - ٢٣.

٢ - كما قلنا يجوز للربان أن يستند إليه ضد المؤمن على السفينة لاستخلاص حقيقة الوقائع المسببة للضرر[١] . وكذلك يحتج بالتقرير فى علاقة المجهز بمستأجر السفينة أو الشاحن[٢]، ولاعفاء السفينة من مسئولية ما أصاب البضاعة[٤] .

٣ - ويستخدم التقرير البحرى كذلك فى النزاع الذى لا يكون الربان طرفاً فيه ، كوسيلة لاثبات تأخير الشحن فى البيوع البحرية مثلا[٥]، إذ يكون بمثابة شهادة مكتوبة .

٤ - كما يستخدم التقرير ضد الغير ، الغريب عن الرحلة البحرية ، وهذه مسألة خلافية[٦] .

(جـ) مدى الحجية من حيث الموضوع (قوة الحجية) :

١ - التقرير حجة بما فيه إلى أن يثبت العكس ، والدليل العكسى جائز بكل الطرق[٧]، ويمكن أن يكون هذا الدليل العكسى مجرد شهادة مراقب الميناء بحالة البحر[٨] . وإنما يجب أن يكون الدليل أو القرينة العكسية محددة وقاطعة .

---

(١) انظر تعليقاً فى هذا الشأن فى دور ٥ - ٢٠٠ تحت استئناف مختلط اسكندرية ٢١ نوفمبر سنة ١٩٢٣ ؛ نفس المعنى بوردو التجارية ١٢ يناير سنة ١٩٢٧ ملحق ٥ - ١٧٤ ؛ جنوا ١٤ يناير سنة ١٩٢٤ دور ٦ - ٤٠٦ ؛ استئناف جنوا ٢٦ يوليو سنة ١٩٢٤ دور ١٠ - ٤٠٥ .

(٢) مرسيليا ٢٤ مارس ١٩٢٤ ملحق ٥ - ٢٤٣ .

(٣) دواى ٣ مارس ١٩٢٦ ملحق ٤ - ٣٠١ ؛ اسكندرية التجارية المختلطة ١٢ ابريل سنة ١٩٢٦ دور ١٤ - ٢٤٠ ؛ نابلى ٢٤ يوليو سنة ١٩٢٤ دور ١١ - ٤٠٣ .

(٤) قرار تحكيم (ريبير ودور وليون كان) ٥ يوليو سنة ١٩٢٤ دور ١٠ - ٣٥٧ ؛ نقض عرائض ١٦ نوفمبر سنة ١٩٢٦ دور ١٤ - ٤١١ .

(٥) مرسيليا ١٥ ديسمبر سنة ١٩٢٦ ملحق ٥ - ٨٠ .

(٦) فيرى ربير (٣ - ٢١٢٨) أن التقرير البحرى ليس حجة مستقلة بما فيه ، وإنما هو مجرد تقرير من جانب واحد له مصلحة فيه ، وللمحكمة أن تعتبره مجرد عنصر تستنير به فى الدعوى . ولكن المعقول أن يكون حجة على الغير بما فيه ما دام المشرع فى المادة ١٠٤ يقرر للغير حتى إثبات عكس ما ورد به فهو يفترض أنه حجة عليهم طالما أنهم لم يقيموا دليلا على عكسه .

وتبدو قيمة هذه الحجية فى حالة التصادم ، ولكن يلاحظ فى هذه الحالة أن تقرير كل من الربانين يتعارض مع الآخر غالباً ولذلك تبحث المحكمة عن دليل آخر .

(٧) ليون كان ورينو ٥ - ٦١٢ ؛دانجون ٢ - ٥٢٧ ؛ استئناف مختلط اسكندرية ٢١ نوفمبر سنة ١٩٢٣ ب ٣٦ - ٤٠ وهو منشور كذلك فى دور ٧ - ٢٠٠ .

(٨) الجزائر ٣٠ يونيه ١٩٢٦ ملحق دور ٤ - ٦٤٩ .

٢ - هل يقبل الدليل العكسى من الربان ؟ يذهب الفقه إلى عدم السماح للربان بالرجوع فى إقراره[١]، ويطبق ذلك أيضاً على المجهز نفسه ، بينما الواجب أن يسمح له بذلك لأن عدم وجود تقرير إطلاقاً يؤدى إلى قبول الأدلة من كل جانب[٢] ، فأولى أن يسمح ذلك للربان الذى قدم تقريراً يريد تصحيحه، وإنما يكون للمحكمة فى هذه الحالة أن تقدر سلوكه بما تراه .

١٠ - الوظيفة التجارية للربان : يعتبر الربان الممثل القانونى للمجهز فيما يتعلق بالسفينة والرحلة البحرية ، وهو يستمد سلطاته من نصوص القانون البحرى ونصوص عقد الاستخدام . ويتمتع الربان فى هذا الخصوص بسلطات تفوق سلطات الوكيل العادى . وهذه السلطات العادية قد تتسع إذا وجد الربان فى ظروف معينة ، كما قد تضيق إذا كان الربان فى محل إقامة المجهز أو مندوبه الخاص، أو إذا اشترط المجهز على الربان شروطاً معينة .

مادة ٩٩ - (١)يعتبر الربان النائب القانونى عن المجهز ويمثله أمام القضاء ، وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة ، وكل تحديد يرد على هذه النيابة لا يحتج به على الغير حسن النية . ويمارس الربان السلطات التى يقررها له القانون قبل كل من له مصلحة فى السفينة أو الشحنة .

(٢) ولا تثبت للربان صفة النائب القانونى عن المجهز إلا فى المكان الذى لايوجد فيه المجهز أو وكيل عنه . ولا يحتج بوجود المجهز أو وكيله قبل الغير إلا إذا كان هذا الغير يعلم ذلك، ومع ذلك يجوز للربان القيام بالأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة وبالاصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة وعزلهم فى المكان الذى يوجد به المجهز أو وكيل عنه .

مادة ١٠٠ - على الربان أن يتبع فيما يتعلق بوظائفه التجارية تعليمات المجهز وعليه أن يخطره وفقا للعرف بكل أمر خاص بالسفينة والشحنة .

---

(١) دانجون ٢ - ٥٢٧ ؛ ليون كان ورينو ٥ - ٦٢ ، روبان دى كودر ، تحت كلمة ربان رقم ٣٣٦ .
(٢) اسكندرية التجارية ٣٠ يناير سنة ١٩٢٨ دور ١٨ - ٢٨١ .

١١ - وتقضى المادة ٨٠ أن يسأل مالك السفينة مدنياً عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأى شخص آخر فى خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التى أبرمها فى حدود سلطاته القانونية : (وأنظر المادة ٩١) .

فالربان هو الذى يبرم العقود اللازمة لادارة السفينة واستغلالها ، كتعيين الملاحين وإصلاح السفينة وشراء المؤن وإبرام عقود النقل .

ويبرم الربان هذه التصرفات باسمه الخاص دون ذكر اسم المجهز ولكن لحساب المجهز ، ولذلك تنصرف آثارها إلى المجهز مباشرة بشرط أن تكون متعلقة بالسفينة والرحلة البحرية[١] .

- وتضيق هذه الاختصاصات العامة إذا كان الربان فى محل إقامة المجهز أو وكيل خاص[٢] طبقا للمادة ٩٩ .

ويستخلص الفقه من هذين النصين قاعدة عامة منطقية ، مؤداها أن الربان فى محل إقامة المالك أو المجهز أو وكيله يفقد صفته فى تمثيله[٣]، ويكفى لذلك مجرد وجود المالك وجوداً فعلياً ولو بصفة عارضة[٢] ، أو وجود وكيل مختص عن المالك فى مكان إبرام التصرف[٥] . وحكمة هذه القاعدة أنه ما دام الأصيل موجوداً وجب أن يترك له الأمر ، وأن وكالة الربان عامة بينما صفة أى ممثل آخر خاصة فإن تزاحما كان الاختصاص للوكيل الخاص فى حدود ما وكل فيه دون الربان .

على أن جزاء هذه القاعدة قاصر على مسئولية الربان الشخصية قبل المالك ، أى أنه إذا انفرد الربان بالتصرف دون إذن المالك التزم المالك

---

(١) ولذلك ايضاً ذهب البعض (هامل فى محاضراته ص ١١٥) إلى ان الربان يعد وكيلا بالعمولة ما دام يتعامل باسمه لحساب غيره . ولكن الواقع ان الربان وكيل عادى لأنه وإن كان يتعامل باسمه إلا ان الغير يعلم علماً اكيداً انه يتعامل لحساب غيره ، ولا يقصد الربان ولا المتعامل معه ان يكون للربان شأن مباشر بآثار العقد .

(٢) على عبد الرحيم ، رسالة بعنوان السلطات الاستثنائية لربان السفينة سنة ١٩٨١ .

(٣) انظر تعليقاً فى هذا الموضوع فى دور ٣٨ - ١٤٣ .

(٤) ديجاردان ٢ - ٣٨٩ ؛ ليون كان ورينو ٥ - ٢١٨٤ .

(٥) انظر فى وجود الربان وامين السفينة فى نفس الميناء ، تعليقاً فى دور ١٠ - ٤٨٩ .

مع ذلك بهذا التصرف قبل الغير حسن النية الذى يجهل وجود المالك أو الذى يعتقد أن الربان قد حصل من المالك على الاذن المطلوب[١].

١٢ - وتتسع سلطة الربان أثناء الرحلة، إذا توفرت شروط خاصة تضمنتها المادة ٤٩، وهى تتعلق بحالة الضرورة التى تنشأ أثناء الرحلة لاصلاح السفينة أو بيع البضاعة المشحونة لمتابعة الرحلة[٢].

وقد تصور المشرع حالات يجد الربان فيها نفسه مضطرا إلى الحصول على نقود: فعرض لها بنصوص خاصة. تقول المادة ١٠٥:

(١) إذا طرأت ضرورة مفاجئة أثناء الرحلة فللربان أن يقترض بضمان السفينة وأجرتها، فإذا لم يكف هذا الضمان جاز الاقتراض بضمان شحنة السفينة وفى جميع الأحوال لايجوز الاقتراض إلا بعد الحصول على إذن من قاضى الأمور الوقتية بالجهة التى توجد بها السفينة إذا كانت السفينة موجودة فى جمهورية مصر العربية. ومن القنصل أو من السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده إذا كانت السفينة خارجها.

(٢) وإذا لم يتيسر للربان الاقتراض فله بعد الحصول على إذن يصدر وفقا لحكم الفقرة السابقة أن يبيع من البضائع المشحونة بمقدار المبلغ المطلوب ويتولى الربان أو المجهز محاسبة أصحاب البضائع المبيعة على أساس السعر الجارى لبضائع من جنسها ونوعها فى الميناء المشحونة إليه وفى اليوم المتوقع وصولها فيه..

(٣) ويجوز للشاحنين أو وكلائهم أن يعارضوا فى رهن البضائع أو بيعها مع طلب تفريغها بشرط أداء أجرة النقل كاملة.

مادة ١٠٦: لا يجوز للربان أن يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكها.

---

(١) اسكندرية لستئناف مختلط ١١ مارس سنة ١٩٢٧ ب ٤٩ - ١٤٥: حيث قال يفترض أن الربان حصل على الاذن المطلوب من المجهز، ٨ مايو ١٩٢٢ جازيت ١٣ - ٤٤.

(٢) المادة ٣٩ بحرى ملغى: إذا دعت الضرورة فى أثناء السفر إلى قلفطة أو شراء.

مادة ١٠٧ : (١) إذا اضطر الربان إلى إصلاح السفينة أثناء السفر كان للمستأجر أو الشاحن الخيار بين الانتظار حتى تمام إصلاح السفينة أو إخراج بضائعه منها ، وفى هذه الحالة الأخيرة يلتزم المستأجر أو الشاحن بدفع الأجرة كاملة .

(٢) ولا يتحمل المستأجر أو الشاحن زيادة فى الأجرة عن مدة الاصلاح وإذا تعذر إصلاح السفينة فى مدة معقولة وجب على الربان استئجار سفينة أو أكثر بمصاريف من قبله لنقل البضائع إلى المكان المعين دون أن تستحق زيادة فى الأجرة . فإذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق الأجرة إلا بمقدار ما تم من الرحلة ، وفى هذه الحالة يتولى كل من الشاحنين نقل بضائعه ، وعلى الربان أن يخبرهم بالظرف الذى يوجد فيه وأن يتخذ الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع . كل هذا ما لم يوجد اتفاق على خلاف ذلك .

١٣ - هذه الاختصاصات التجارية يجوز تحديدها أو توسيعها بارادة أطراف العقد أى المجهز والربان ، بخلاف الوظيفة الفنية للربان[١] .

ومع ذلك ، فقد تقدم أن نيابة الربان عن المجهز نيابة قانونية ، أى تستند إلى نصوص القانون التى بين سلطاته التجارية ، ويترتب على ذلك أنه إذا أورد المجهز فى عقد الاستخدام قيوداً على سلطات الربان العادية أى القانونية التزم الربان باحترام هذه القيود ، ولكن الغير حسن النية يجب ألا يضار من وجود هذه القيود على سلطات الربان العادية ولا من مخالفة الربان لهذه القيود ، فهذا الغير له أن يعتمد على أن الربان يتصرف فى حدود سلطاته القانونية ، ولا يلزم الغير بمطالبة الربان كلما أراد التعامل معه إبراز عقد استخدامه .

---

(١) وإذا كانت السفينة مؤجرة فسنرى أنه إذا كان الايجار بمشارطة بالرحلة أى يحفظ للمؤجر الادارة الفنية والتجارية للسفينة ظل الربان ممثلا له ، أما إن كان الايجار بمشارطة زمنية تنقل إلى المستأجر جزءاً من إدارة السفينة فان الربان يمثل - عندئذ - طرق الايجار كلا فى حدود إدارته على السفينة ، مع ملاحظة أنه - فى الصورتين - تلزم التفرقة فى نظر الغير بين حالتى حقوق الغير الناشئة عن اتفاق وتلك الناشئة عن سبب آخر ، كما سنرى .

١٤ - الربان يمثل المجهز أمام القضاء : والقضاء مستقر على أن الربان يمثل المجهز قضاء ، فى كل ما يتعلق بالسفينة والرحلة ، باسمه ودون حاجة إلى ذكر اسم المجهز ، فللربان أن يرفع الدعوى كوكيل عن المجهز وللغير أن يقاضيه بهذا الوصف[١]خلافاً للقواعد العامة (أنظر حكما خاصاً بحالة إيجار السفينة ، فيما بعد) .

على أن صفة الربان فى تمثيل المجهز فى الدعوى تزول إذا تمسك الربان فى الدعوى بشروط خاصة به كإعفائه من مسئولية أخطائه الشخصية . كذلك تتحدد هذه الصفة بما يدخل فى سلطات الربان ، أما الدعوى المتعلقة بمسائل هو بعيد عنها وإنما تخص المجهز فيجب أن ترفع على المجهز وحده مباشرة .

كذلك ليس للربان أن يمثل البحارة أمام القضاء .

ويكون للربان سلطة فى تمثيل المجهز أمام القضاء حتى ولو تعلقت الدعوى بمسائل وقعت قبل استخدام الربان ، كما تظل له هذه السلطة ولو غرقت السفينة كلية ، ولكن لاتقبل منه الدعوى إذا رفعها بعد عزله من وظيفته[٢] .

ثالثا - علاقة الربان بذوى الشأن فى الرحلة :

١٥ - (أ) علاقته بالسلطة العامة : الرأى مستقر اليوم على أنه لا يعتبر موظفاً عمومياً لأنه يعمل لحساب المجهز الخاص[٣] وإن كان يخضع لبعض النصوص الجنائية والتأديبية المتعلقة بوظيفته ، ويتمتع ببعض حصانة الموظفين .

---

(١) ولذلك حكم القضاء المصرى ان الربان إذ يمثل المجهز فى التقاضى فيما يختص بالسفينة وتسييرها فان الاعلانات الموجهة إلى الربان او منه فى هذا الخصوص تعتبر إعلانات صحيحة . المنصورة التجارية المختلطة ٢٤ يونيه ١٩٢٤ (جازيت المحاكم المختلطة عدد ١٤ ص ٤٢٩) .

(٢) انفرس ٨ فبراير ١٩٣٦ دور ٧-٨٨ .

(٣) وقد أشرنا أن الربان فى مصر - والمجهزة عادة شركة من شركات القطاع العام - يخضع لأحكام القانون الخاص بالعمل البحرى ، وتكرر هنا كذلك ان قانون العاملين بهذا القطاع لا تنطبق على الربان ، بل يظل له وصفه الخاص المستمد من قوانين العمل البحرى دون القوانين الأخرى ذات الصبغة العامة ولو كانت لاحقة على قوانين العمل البحرى .

١٦ - (ب) علاقته بالمجهز[١]: تردد الفقه بين رأيين على التوالى، فقال أولا إن هذه العلاقة يحكمها عقد عمل عادى فالربان أجير لدى المجهز [٢]، ولكن لوحظ أن الربان يقوم أيضا بأعمال قانونية هامة تخرج به عن نطاق عقد العمل، ولذلك استقر الرأى الغالب على اعتباره أجيراً ووكيلا فى الوقت نفسه[٣]،[٤].

ولحقوقه امتياز على السفينة (م ٢٩):

١٧ - (حـ) علاقته بالشاحنين: يلزم القانون البحرى الربان بالقيام ببعض الأعمال رعاية لمصلحة الشاحنين إذا اضطرته الظروف إلى ذلك.

وقد تساءل الفقه والقضاء عما إذا كان يستفاد من هذه النصوص اعتبار الربان ممثلا للشاحنين ووكيلا عنهم. فذهب البعض[٥] إلى أن التزام الربان بالمحافظة على البضائع مصدره وكالة ضمنية من الشاحنين مندمجة فى عقد النقل، ويعيب هذا الرأى أنه يحمل العاقدين قصداً لم تنصرف إليه إرادتهم. وأنكر آخرون قيام أية علاقة عقدية بين الربان والشاحنين، وقالوا إن الربان - وهو تابع للمجهز - لا يلزم بالمحافظة على البضائع إلا بوصفه تابعاً للمجهز فى تنفيذ عقد النقل، وإن الشاحنين لا يستطيعون أن ينالوا منه بوصفهم أطرافا فى عقد النقل إلا من خلال الناقل[٦]. وتذهب جمهرة الفقه الحديث الآن إلى أن الربان يعتبر ممثلا

---

(١) Charveriat : Quelle est la nature juridique de l'engagement du capitaine envers l'armateur ? Annales dr. comm. 1881, p. 1.

(٢) قال رقم ١١٣.

(٣) ليون كان ورينو ٥ـ ٤٩٦ : دانجون ٢ـ ٤٨٥، اسكندرية التجارية الجزئية ٢٨ سبتمبر سنة ١٩٤١ المحاماة ٢٢ـ ١٥٢.

(٤) مصطفى طه رقم ٢٥٨.

لكن هذا العقد - الذى يجمع بين الوكالة والعمل - لا يكفى لتفسير كل سلطات الربان وخاصة ما يتصف منها بوصف السلطة العامة، فهذه الأخيرة مصدرها القانون وحده، ولذلك ذهب راى إلى ان للربان مركزا خاصاً يعجز الفقه المدنى عن تفسيره، وما العقد الذى بينه وبين المجهز سوى عمل شرطى acte-condition يؤدى إلى تطبيق نظام قانونى statut معين ومحدد سلفاً هو النظام الذى يخضع له الربان، والذى لا يجوز الخروج على معظم قواعده باتفاق الأفراد.

(٥) ليفلان. تعليق فى دالوز ١٨٨٤ - ١ - ٤٤٩ : لوران، مقال فى حوليات القانون التجارى ١٨٨٦ - ٨٨٧ ص ٥.

(٦) دانجون ٢ رقم ١٧٩٦ : بونكاز رقم ٤٢٣ : سميسترز وفنكلموان ج ١ رقم ٢١٧.

لكل ذوى الشأن فى الرحلة البحرية ، وأن هذا التمثيل سنده القانون فحسب ، ولذلك يلتزم الشاحنون بما يجريه الربان فى صالحهم ، وللربان أن يطالبهم بكل ما ينفقه فى سبيلهم ، وأن يقاضى ويتقاضى باسمهم[١].

ونحن ـ على خلاف الأغلبية ـ نرى أن الشاحنين لا علاقة لهم بالربان إلا بوصفه تابعاً للمجهز ، وأنه لا تقوم بينهم وبينه أى علاقة عقدية مباشرة ، وأما النصوص التى توهم بغير ذلك فسنرى أن تفسيرها الصحيح بسند الرأى الذى نقول به[٢]ـ وهو يتفق ما هو عليه الآن مركز الربان من الناحية العملية ، فالربان يقود اليوم سفينة معينة ، وقد يقود فيما بعد سفينة أخرى للمجهز ، وبعد أيام سفينة ثالثة ، وهكذا ؛ وهو فى الغالب الأعم بعيد عن إبرام عقود النقل بل ويجهل شروطها وأطرافها ، ولا يتعهد قبل الشاحنين بأى التزام ، وليست له مصلحة شخصية مباشرة فى تنفيذ عقد النقل . وكل ما هناك أنه يقوم ـ فى تنفيذ هذا العقد ـ بدور التابع للملتزم أصلا بتنفيذه وهو المجهز ، وهو إذا كان مسئولا عن المحافظة على البضاعة بنص المادة ١٠٨ بحرى فهذه مسئولية فى مواجهة المجهز لا فى مواجهة الشاحنين .

رابعاً ـ مسئولية الربان :

١٨ ـ نقصر البحث على المسئولية المدنية دون الجنائية ، ونفرق بين مسئوليته قبل المجهز ومسئوليته قبل الغير :

وتضع المادة ١٠٨ المبدأ العام على مسئوليته .

تقول المادة ١٠٨ : (١) يجب على البرلمان يتخذ الاجراءات الضرورية التى تقتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهز والبحارة والمسافرين وذوى الحقوق على الشحنة وذلك طبقا للعرف .

(٢) وعلى الربان أن يقوم فى أحوال الضرورة بكل عمل عاجل تقتضيه سلامة الأرواح والمحافظة على السفينة والشحنة ، ومع ذلك يجب عليه إخطار المجهز قبل أن يقرر القيام بإجراء غير عادى إذا سمحت الظروف بذلك .

---

(١) ريبيرا ـ ٨١٤ : أحمد عبد الهادى رقم ٣١٣ : مصطفى طه ٢٦١ : على يونس ٤٢٥ .

(٢) رودبير فى الموجز ١٩٨٢ رقم ٢٥٩ .

(١) **أمام المجهز** : قدمنا أن الربان وكيل وجير فى الوقت نفسه لدى المجهز فيسأل إقامة بهذا الوصف .

ويكون الربان مسئولا عن أخطائه ولو كانت يسيرة .

(٢) **أمام الغير** : يسأل الربان أمام الغير عن أخطائه الشخصية طبقاً لقواعد المسئولية التقصيرية . وقد بينا أنه ليست هناك علاقة عقدية مباشرة بين الربان والشاحنين ، وعلى ذلك فهؤلاء الأخرون - بوصفهم من الغير - يستطيعون مقاضاة الربان بدعوى المسئولية التقصيرية بشرط أن يثبتوا خطأ شخصياً فى جانبه ، ولا يكفيهم أن يثبتوا إهماله فى تنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد استخدامه لأن ذلك يعد منهم تمسكا بعقد ليسوا أطرافاً فيه ، وهو لايجوز .

والصعوبة كلها هى فى تحديد معنى الخطأ الشخصى الذى يرتب مسئولية الربان قبل الغير ، ولكن نستطيع أن نضرب أمثلة لهذا الخطأ الشخصى من أحكام القضاء ، ارتكابه غشاً أو خطأ ملاحياً جسيماً أو هجره السفينة أثناء السفر[١] ، أو استخدامه ملاحاً غير صالح للعمل لخلل فى قواه العقلية[٢] ، أو اصطدام سفينتة والسفينة أخرى بخطأ منه .

١٩ - أسباب المسئولية : لا يسأل الربان إلا عن خطئه الشخصى ، عقدياً كان أو تقصيرياً ، فلا يسأل عن فعل السفينة على أساس الحراسة طبقاً للمادة ١٧٨ مدنى بل يسأل عن ذلك المجهز نفسه كما سنرى ، كذلك لا يسأل الربان عن أخطاء رجال الطاقم لأنهم يعتبرون تابعين للمجهز لا للربان ، إلا إذا كان خطؤهم راجعاً إلى إهمال منه ، ولا عن أخطاء المسافرين إلا إذا كان ما ارتكبوه قد وقع بتقصيره هو فيسأل عن هذا التقصير .

٢٠ - إثبات المسئولية : يخضع إثبات مسئولية الربان للقواعد العامة ، سواء فى ذلك المسئولية التقصيرية أو العقدية التى وقعت منه ،

---

(١) استئناف مختلط اسكندرية ٥ فبراير سنة ١٩٣٠ ب ٢٥ - ١٦٢ .

(٢) استئناف مختلط اسكندرية ٢٨ يونيه ١٩٤٤ ب ٥٦ - ٢١١ .

وللربان أن ينفى مسئوليته بإثبات أن ليس نتيجة خطئه أو أنه نتيجة لها ولكن المخالفة التى وقعت منه ناشئة عن قوة قاهرة[١].

٢١ - نتيجة المسئولية : يحكم على الربان بتعويض ما سببه بخطئه من ضرر (المادة ١٦٣ مدنى)، والغالب أن ترفع الدعوى على المجهز بوصف الربان تابعاً له (م ١٧٤ مدنى و ٨٠ و ٩٩ بحرى)، ويكون للمجهز بعد ذلك الرجوع على الربان[٢] (م ١٧٥ مدنى). وإذا كان سبب الضرر خطأ مشتركاً بين المجهز والربان حكم عليهما متضامنين[٣]، [٤].

وطبقا للمادة ٩١ : (١) تسرى أحكام تحديد مسئولية مالك السفينة على المجهز غير المالك والمستأجر ومدير الشيوع البحرى والمؤمن والاشخاص الذين قاموا بخدمات لها صلة مباشرة بعمليات انقاذ السفينة، كما تسرى الاحكام المذكورة على الربان والبحارة وغيرهم من التابعيين وذلك فيما يتعلق بتأدية وظائفهم على أن لا تجاوز مسئولية المالك ومسئولية التابع عن الحادث الواحد الجدود المبينة فى الفقرة (١) من المادة ٨٣ من هذا القانون.

---

(١) ليون كان ورينو ٥ - ٥١٩ : ريبير ٧ - ٨٣٩ - ٢٤١ : دانجون ٢ - ٥٤٢ ص ١١٧ ورقم ٥٧٢ ص ١٨٥.

(٢) ينادى الأستاذ ريبير (جـ ١ رقم ٨٣٤ - ٨٣٦) بالتسامح مع الربان وعدم إجازة رجوع المجهز عليه على اساس ان مهمة الربان صعبة وهو معرض لأخطاء كثيرة طفيفة، ويقترح قصر الرجوع على حالة الخطأ الجسيم أو الغش، كالقانون الهولندى فى المادة ٣٤٢.

وقد اخذت بهذا الاتجاه اتفاقية بروكسل المبرمة فى ١٠ اكتوبر ١٩٥٧ والخاصة بتحديد مسئولية ملاك السفن، فأعطت الربان الحق فى تحديد مسئوليته عما يقع منه من اخطاء فى مباشرة وظيفته (المادة ٦ من الاتفاقية).

(٣) نقض عرائض ١٨ يناير سنة ١٩٢٦ ملحق دور ٤ - ١٤٥.

(٤) ويلاحظ ان موطن الربان القانونى هو السفينة؛ لذلك يصح إعلانه على السفينة سواء كان الإعلان باسمه وبصفته الشخصية او بصفته كربان، وهذه قاعدة من قواعد الإجراءات لا شأن لها بقواعد الاختصاص فإذا كانت السفينة فى ميناء جاز إعلان الربان عليها فى هذا الميناء ولكن لا يلزم من ذلك ان تختص بالدعوى محكمة الميناء. ويستوى فى الحكم أن تكون الدعوى مرفوعة على الربان من المجهز أو من الغير، فيعلن الربان على السفينة ولكن يقاضى أمام المحكمة المختصة طبقاً للقواعد العامة (سميسترز وفنكلمولن جـ ١ رقم ١٧٢).

(٢) إذا اقيمت الدعوى على الربان والبحارة أو غيرهم من التابعين جاز لهم تحديد مسئوليتهم ولو كان الحادث المذكور الذى نشأ عنه الضرر يرجع إلى خطأ شخصى صادر منهم بصفتهم المذكورة.

وتنص المادة ٨٠ على أن يسأل مالك السفينة أو مجهزها مدنيا عن افعال الربان والبحارة والمرشد وأى شخص آخر فى خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التى يبرمها فى حدود سلطاته القانونية.

تقول المذكرة الايضاحية:

وخصص المشروع الفصل الثانى للربان نظراً لأهمية الدور الذى يقوم به فى قيادة السفينة وإدارتها والمحافظة على سلامتها وسلامة شحنتها والأشخاص الموجودين عليها.

واستهلت المادة ٩٢ أحكام هذا الفصل ببيان كيفية تعيين الربان وعزله وتقرير حق له فى التعويض إذا كان العزل تعسفياً. ولم يتكلم المشروع فى الشروط والمؤهلات التى يجب أن تتوافر فيمن يعين ربانا لوجود قوانين خاصة فى هذا الشأن.

وعهدت المواد من ٩٣ إلى ٩٥ بقيادة السفينة إلى الربان على أن تنتقل القيادة من بعده إلى الضابط الذى يليه فى المرتبة عند وجود مانع يحول دونه والقيام بها، وتجنبت هذه النصوص الدخول فى المسائل الفنية ولكنها حرصت فى الوقت ذاته على الاشارة إلى الواجبات التى تقتضيها آداب القيادة ويكمل هذه الواجبات بعض اخلاقيات لم تشر إليها النصوص لأنها مما لا يفرضه القانون، وإنما مرجعها التقاليد البحرية وضمير الربان. ومن أمثلتها أن الربان ينبغى أن يكون آخر من يغادر السفينة إذا أشرفت على الغرق أو اشتعلت فيها النيران ويحترم الربابنة عادة هذا التقليد، ومنهم من يتمسك بسفينته فيظل على ظهرها إذا نكتب حتى يهوى* معها إلى قاع البحر.

وتتكلم المواد من ٩٦ إلى ١٠٠ فى سلطات الربان، وهى سلطات واسعة تناسب ضخامة مسئوليته. فهو الموثق، والأمين على النظام فى السفينة، والقائم بجمع الاستدلالات واجراء التحريات، والأمر بالتحفظ،

والنائب القانونى عن المجهز فى اجراء الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة. وقديما قالوا أن الربان هو السيد على السفينة بعد الله، ولا يزال لهذا القول الكثير من مدلوله على الرغم من تقدم وسائل الاتصال بالسفينة وهى فى عرض البحر وانتشار وكلاء المجهزين فى مختلف الموانىء.

وترد على هذه النصوص الملاحظات الآتية:

(١) ذكرت المادة ٩٦ أن للربان سلطات على الأشخاص الموجودين فى السفينة وأن له توقيع العقوبات التأديبية، ولم تذكر هذه العقوبات تاركة الأمر للقوانين الخاصة بذلك.

(٢) تعتبر المادة ٩٩ الربان نائبا قانونيا عن المجهز، ولكنها تقيد هذه النيابة بالأعمال اللازمة للسفينة والرحلة، ولا تقررها للربان إلا حيث لا يوجد المجهز أو من يمثله فى المكان الذى يجرى فيه الربان العمل القانونى إذ متى حضر الأصيل وجب أن يحتجب الوكيل. ونظر النص إلى مصلحة الغير حسن النية فقرر له حماية من وجهين: الأول أنه لم يجز الاحتجاج عليه بالقيود الاتفاقية التى قد ترد على النيابة المذكورة، والثانى أنه افترض عدم علمه بوجود المجهز فى المكان الذى يتم فيه العمل القانونى ووضع على عاتق خصمه اثبات هذا العلم. وفى كلا الوجهين من يتغيا النص حماية ظاهر الأشياء.

(٣) أشارت المادة ١٠٠ إلى وظائف الربان التجارية وأوجبت عليه اتباع تعليمات المجهز بشأنها.

وتتعلق المواد من ١٠١ إلى ١٠٤ بواجبات الربان الادارية، فأشارت إلى الوثائق التى يجب أن يحتفظ بها على السفينة، والى الدفاتر التى يمسكها وكيفية التأشير عليها، وإلى التقارير التى يقدمها عند وقوع حوادث غيرعادية أثناء الرحلة وكيفية فحص الوقائع الواردة وحجيتها فى الاثبات.

ومنحت المواد من ١٠٥ إلى ١٠٧ الربان سلطات خاصة لمواجهة ما قد يطرأ عليه أثناء السفر من ظروف تلجئه إلى اتخاذ تدابير استثنائية.

فأجازت له المادة ١٠٥ الاقتراض بضمان السفينة وأجرة النقل. فإذا لم يكف هذا الضمان لتغطية القرض جاز له رهن الشحنة. وإذا تعذر

القرض، جاز بيع البضائع المشحونة بقدر المبلغ المطلوب. ولما كان القرض أو البيع تصرفا استثنائيا ينبغى ألا يلجأ اليه الربان الا تحت ظروف ملجئة، فقد اشترط النص لاجرائه الحصول على إذن من القاضى أو القنصل أو السلطة القضائية المحلية بحسب الأحوال. ولم يهمل النص مصالح أصحاب البضائع فأجاز لهم المعارضة فى بيعها وطلب إخراجها من السفينة بشرط أداء أجرة النقل كاملة.

وأيا كانت الظروف التى يوجد فيها الربان، فقد حرمت عليه المادة ١٠٦ بيع السفينة ولو صارت غير صالحة للملاحة الا بتفويض خاص من المالك. وروعى فى هذا الحكم أن وسائل الاتصال بالمالك قد صارت ميسرة فى كنف التقدم التكنولوجى الحديث، فلا مبرر لانفراد الربان بتصرف يخرج السفينة من ذمة مالكها وينهى الاستثمار.

أما المادة ١٠٧ فتواجه الفرض الذى يضطر فيه الربان إلى وقف السفر لاجراء اصلاحات فى السفينة. والمفرض بداهه أن الاصلاحات ضرورية لا تستطيع السفينة مواصلة الرحلة بدونها. والأمر الذى عنى به النص هو بيان حقوق أصحاب البضائع لاتقاء الضرر الذى يترتب على تأخير السفر، وقد خيرهم النص بين أمرين: أما الانتظار حتى يتم الاصلاح وأما اخراج بضائعهم من السفينة. فإذا اختاروا اخراج البضائع، وجب أن يدفعوا أجرة النقل كاملة.

وإذا اتضح أن اصلاح السفينة فى مدة معقولة غير مستطاع، وجب أن يخطر الربان ارباب البضائع بذلك ثم يعمل على استئجار سفينة أخرى لاستكمال السفر ويتحمل ما قد ينشأ عن ذلك من نفقات. فإذا تعذر عليه ذلك، فلا مناص من أن يخرج أرباب البضائع بضائعهم ولا يلزمون إلا بدفع أجرة ما تم من سفر، ثم يتولى كل منهم تدبير شأنه كما يتراءى له.

ولعل أهم النصوص الخاصة بالربان هى المادة ١٠٨ التى وضعت عليه واجب المحافظة على السفينة وشحنتها وسلامة الأشخاص الموجودين عليها، ثم اقامته مسئولا مدنيا أن أخطأ فى أداء هذا الواجب ولو كان الخطأ يسيرا. ولم يشر النص إلى المسئولية التأديبية أو الجنائية لوجود قوانين خاصة فى هذا الشأن.

ويتعلق الفصل الثالث بالبحارة وعقد العمل البحرى وينقسم إلى فرعين : الأول للأحكام العامة ، والثانى لعقد العمل البحرى . واستهلت المادة ١٠٩ الأحكام العامة وأوضحت فى الفقرة الأولى منها المقصود من لفظ « البحار » فذكرت أنه ينصرف إلى كل شخص يرتبط بعقد عمل بحرى أيا كانت طبيعة العمل المعهودة إليه . فيشمل اللفظ والحال كذلك الربان والضباط والمهندسين والأطباء والاداريين والميكانيكيين والملاحيين والطهاة وخدم المطاعم والغرف وغيرهم ممن يؤدون عملا فى السفينة بمقتضى عقد عمل . واستبدل المشروع لفظ « البحار » بلفظ « الطاقم » وإذا كان صحيحا أن اللفظ الأخير هو الذائع فى الأوساط البحرية المصرية فان عربيته محل شك وجدير بالذكر أن تعريف البحار وأن جاء عاما شاملا لكل من يرتبط بعقد عمل بحرى ، فإن المشروع رأى تخصيص الربان بالذكر لتعدد صفاته القانونية فاعتبره بحاراً تجرى عليهأحكام عقد العمل البحرى فيما يتعلق بالعقد الذى يبرمه مع المجهز . وينبنى على أن الربان يعتبر تابعا للمجهز ، فضلا عن صفته كنائب عنه فى القيام بالأعمال القانونية اللازمة للسفينة والرحلة ، وصفته كممثل للسلطة العامة فى المحافظة على النظام وتوثيق التصرفات وجمع الاستدلالات واجراء التحريات والتحفظ .

أما تعريف الربان وغيره من المشتغلين فى السفينة وتعيين عدد البحارة الذين يتعين وجودهم فيها والشروط والمؤهلات التى يجب أن تتوافر فيهم فهى أمور تركتها الفقرة الثانية من المادة ١٠٩ للقوانين الخاصة والأعراف البحرية وبالاتفاقيات الدولية النافذة فى مصر .

الباب الثانى

الوكيل البحرى أو وكيل السفينة

Agent Maritime, Consignataire du Navire

٢٢ - تعريف : كان الربان قديماً يقوم بنفسه بالعمليات اللازمة لتنفيذ عقد النقل سواء فى ميناء الرحيل أو فى الموانى المتوسطة ، فكان يتلقى البضاعة من المر سلين ويشحنها بمعرفته ويوقع على سند الشحن ، كما يفرغها عند الوصول ويسلمها لأصحابها ، مما كان يؤدى إلى تعطيل السفينة وبقائها فى الميناء مدة طويلة . ولكن مصلحة الملاحة تقتضى ألا تتعطل السفينة فى الميناء إلا الوقت اللازم للشحن أو التفريغ ولتزويد السفينة بما تحتاج إليه حتى يمكن استغلال السفينة فى رحلات أكثر عدداً ، وتفادى ازدحام الميناء بالسفن . إلا أن قصر المدة التى تقضيها السفينة فى الميناء لا يمكن الربان من القيام بوظائفه التجارية السالف ذكرها ، لذلك لجأ المجهزون الى انشاء فروع لهم فى الموانى الكبيرة ،تقوم عنه بهذه الوظيفة ،كما لجأوا أحياناً إلى الاستعانة بشخص مستقل يسمى أمين السفينة أو الوكيل البحرى .

٢٣ - النصوص :

مادة ١٤٠ : يقوم وكيل السفينة بوصفه وكيلا عن المجهز بالاعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة .

مادة ١٤١ : يجوز أن يقوم وكيل السفينة بتسليم البضائع لشحنها فى السفينة عند القيام أو بتسليمها لاصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول وبتحصيل اجرة النقل المستحقة للمجهز .

مادة ١٤٢ : يسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلا بأجر .

مادة ١٤٣ : لا يسأل وكيل السفينة قبل الشاحنين أو المرسل اليهم عن هلاك أو تلف البضائع التى يتسلمها لشحنها . فى السفينة أو التى يتولى تفريغها منها لتسليمها لاصحابها إلا عن خطئه الشخصى وخطأ تابعيه .

مادة ١٤٤ : يعد وكيل السفينة نائبا عن المجهز فى الدعاوى التى تقام منه أو عليه فى جمهورية مصر العربية ، كما يعد موطن وكيل السفينة فى مصر موطنا للمجهز يعلن فيه بالاوراق القضائية وغير القضائية .

٢٤ - اختيار وكيل السفينة : يقوم المجهز باختيار أمين أو وكيل السفينة ، والأصل أن له فى هذا الاختيار مطلق الحرية ، وفى العادة يعين وكيل واحد بالنسبة لكل السفن التابعة لنفس الشركة ، وقد يكون هذا الأمين خاصاً بشركة ملاحة معينة أى يتولى شئون السفن التابعة لشركة واحدة ، وقد يكون هو ذاته شركة تولى شئون سفن شركة أخرى ليس لها ممثل فى ذات الميناء . وقد يكون الوكيل البحرى شخصاً يمثل عدة مجهزين فى نفس الميناء وفى نفس الوقت ، بل إن هذا هو الغالب عملا[١] .

٢٥ - ويلاحظ أنه - فى مصر - لاتجوز مزاولة أعمال الوكالة البحرية إلا لشركات القطاع العام (م ٢ قانون ١٢٩ لسنة ١٩٦٢) . ولو كان المجهز أجنبياً فإن وكيله فى مصر يجب أن تتوافر فيه شروط القانون المذكور . ويوجد فى مصر شركة الاسكندرية للتوكيلات ، وشركة القناة ، وتضم كل منها أربع فروع[٢] .

٢٦ - وظيفته : كثيرا ما لاتحدد وظائف وكيل السفينة فى عقد تعيينه ، ولذلك حكم أنه «لما كان قانون التجارة البحرى لم يعرض لنظام

---

(١) وللربان أن يختار هذا الأمين . بمقتضى وكالته العامة عن المجهز . وهو حر فى هذا الاختيار . ومع ذلك فقد ترد قيود على حرية المجهز فى اختيار أمين السفينة ، وذلك بشرط يسمى Claue d'adresse وهو شرط يكون عادة فى سند الشحن أو عقد إيجار السفينة . ويحدد الشخص الذى ينوب عن المجهز ويقوم بدور وكيل السفينة فى إتمام عملية تسليم البضاعة للمرسل اليه . هذا الشرط يلزم المجهز . ويوجب على البرلمان أن يعهد إلى هذا الشخص بالعمل المتفق على إسناده إليه بمقتضى الشرط المذكور . لأن الشاحن إذا ارتضاه فلا يجوز تغييره بعد ذلك دون موافقته . انظر استئناف اسكندرية ٢٤ يناير سنة ١٩٣٤ دور ٣٠ ص ١٩٨ .

(٢) التوكيلات الملاحية اسوان والمنيا ودمنهور واسيوط هى مجرد فروع لشركة القناة للتوكيلات وهى تتعاقد مع شركات الملاحة بصفتها على القيام بأعمال الوكالة عنها فى الموانىء المصرية باسم إدارة الشركة وهى التى تعتبر نائبه قانونا عنهم وصاحب الصفة هو رئيس مجلس إدارة الشركة وليس مدير التوكيل الذى يعد عاملا بالشركة .

طعن ٩٩٧ لسنة ١٩٥٤ ١٩٨٩/١/٢٣ .

طعن ١٠٦٠ لسنة ١٩٥٤ ١٩٨٩/١/٢٣ .

طعن ١٦٣٩ لسنة ١٩٥٥ ١٩٨٩/١/٢٣ .

أمانة السفن الذى كان وليد الضرورات العملية والتجارة البحرية الحديثة كما لم يصدر أى تشريع يحدد المركز القانونى لأمين السفينة (التوكيل الملاحى) أو الأعمال التى يقوم بها ، وكان مضمون عقد أمانة السفينة يختلف من بلد لآخر تبعاً للعرف السائد فى الميناء فإن هذا العرف هو الذى يحدد الأعمال التى يقوم بها أمين السفينة فى حالة عدم النص عليها فى العقد ذاته .(الطعن رقم ١٩٤٠ لسنة ٥١ فى جلسة ١٩٨٦/٣/٣١) .

وتتحصل الوظيفة الأساسية للوكيل البحرى أو أمين السفينة فى تمثيل المجهز فى الميناء الذى يعمل فيه[١] . فهو لايمثل الربان ولا يمثل المرسل اليهم .

٢٧ - ولا يمتد تمثيله بحسب الأصل . خارج تنفيذ عقد النقل (إلا بتفويض خاص) ، فليس له أن يقوم بأعمال التجهزي ، فليس له أن يعين البحارة لأن ذلك داخل فى أعمال التجهيز . وان كان له - كما سنرى - أن يقوم بأعمال السفينة المتصلة بسلطات الميناء كدفع الرسوم على السفينة واستخراج التراخيص واعداد ما يلزم لشحنها أو تفريغها . أو رسوها على الرصيف .

«ولما كان من المستقر فى مجال تطبيق قواعد القانون البحرى أن رفت وتعيين البحارة يعد من الأعمال التى تدخل فى دائرة تجهيز السفينة وكانت الوكالة البحرية تقتصر على تنفيذ عقد النقل بتسليم البضاعة وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها لأصحابها فإنه لايجوز اعتبار رفت وتعيين البحارة من أعمال الوكالة البحرية ، ولا وجه للاستناد إلى أحكام الوكالة المنصوص عليها فى المواد ٦٩٩ و ٧٠١ و ٧٠٢ من القانون المدنى والتى تدخل فى أعمال الوكالة كل عمل من أعمال التصرف تقتضيه الادارة ، لأن مهمة الوكيل البحرى لاتبدأ إلا بعد تفريغ البضاعة من السفينة وعندئذ ينحصر عمله فى كل ما هو متعلق ومرتبط بها . فليس له أن يمارس أى شأن من الشئون المتعلقة بالسفينة ذاتها أو بطاقمها ، إذ هو ليس موكلا بتجهيز السفينة أو ممارسة أى عمل من أعمال التجهيز .

---

(١) الوكيل الملاحى يرجع فى علاقة بالغير إلى القواعد العامة فى النيابة على مقتضى المادة ١٠٥ مدنى .

طعن نقض ١٨٩٧ لسنة ١٩٥١ ١٤ / ١١ / ١٩٨٨ .

«وترتيبا على ذلك فإن رفت وتعيين البحارة يخرج من الأعمال التى حددتها المادة ٧ من القانون ١٢ لسنة ١٩٦٤ باعتبارها من الأعمال التى تقتصر مزاولتها على شركات القطاع العام».

«فتوى الجمعية العمومية - لمجلس الدولة جلسة ٢٦ ديسمبر سنة ١٩٧٩ منشورة فى كتاب عبد الفتاح مراد، الوسيط فى القانون البحرى، ١٩٩٠، ص ٥٥٨ (ملف ٨٦/٣/٤٩٤)». (وأنظر المادة ٢/٩٩ من القانون).

٢٨ - وهو يقوم بتسليم البضاعة التى يتلقاها من الربان إلى المرسل إليهم. ويسهر فى سبيل ذلك على حفظها. هذا من ناحية، ومن الناحية الأخرى يحصل الأجرة وملحقاتها المستحقة للمجهز فى ذمة المرسل اليهم. أى أن مهمته الأساسية هى القيام بأعمال قانونية لحساب المجهز[1].

٢٩ - ولكن يلاحظ أن سلطات وكيل السفينة تضيق متى كان الربان موجوداً بالميناء، لأن مهمة الوكيل قاصرة - بحسب الأصل - على تسليم البضاعة لأصحاب الحق فيها وتحصيل الأجرة منهم وتنفيذ عقد النقل، دون أن تمتد إلى غير ذلك كاستخدام البحارة أو تأجير السفينة، إلا بتفويض خاص من المجهز نفسه. ولا تتسع سلطة الوكيل البحرى فى تمثيل المجهز - عادة - لأكثر من المسائل المتعلقة بتنفيذ عقد النقل[2] كما سنرى.

٣٠ - وقد حكم أن صفة الوكيل فى تمثيل المجهز قضاء تتحدد بحدود العقد القائم بينهما، فيجب النظر إلى هذا العقد وإلى العرف لتحديد نطاق أعمال هذا الوكيل، وسلطته فى تمثيل المجهز فى شأن دعاوى المسئولية التقصيرية عن الحوادث البحرية، وكان هذا هو الرأى قبل العمل بالقانون الجديد. وهو رأى صائب (نقض الطعن ٥٦٧ لسنة ٥٤ ق فى ١٩٨٨/٣/٣٠، الطعن رقم ١٩٤٠ لسنة ٥١ ق جلسة ١٩٨٦/٣/٣١). أما فى ظله فتنص المادة ٤٤ على نيابته عن المجهز.

---

(١) انظر Serge Péquin، الشحن والتفريغ، باريس ١٩٥٤ صفحة ١٠٣.

(٢) انظر فى وظيفة وكيل السفينة اثناء وجود الربان تعليقاً فى دور ١٠ - ٤٨٩.

٣١ - ويعتبر موطن هذا الوكيل فى مصر هو موطن المجهز ، وتعلن الأوراق القضائية الى المجهز فى هذا الموطن . وقد قالت محكمة النقض :

(١) النص فى المادة ٤١ من القانون المدنى على أن المكان الذى يباشر فيه الشخص تجارة أو حرفة يعتبر موطنا بالنسبة إلى إدارة الأعمال المتعلقة بهذه التجارة أو الحرفة ، والنص فى المادة ٢/٥٣ د من ذلك القانون ، على أن الشركات التى يكون مركز إدارتها الرئيسى فى الخارج ولها نشاط فى مصر يعتبر مركز إدارتها بالنسبة إلى القانون الداخلى (أى موطنها) هو المكان الذى توجد فيه الادارة المحلية ، والنص فى المادة ٥/١٣ من قانون المرافعات على أنه فيما يتعلق بالشركات الأجنبية التى لها فرع أو وكيل فى جمهورية مصر العربية تسلم لها الاعلانات الخاصة بها إلى هذا الفرع أو الوكيل ، فقد دلت هذه النصوص مجتمعة على أنه إذا كان الموطن الأصلى لشخص - طبيعيا أو اعتباريا - موجود فى الخارج ولكنه يباشر نشاطا تجاريا أو حرفة فى مصر ، اعتبر المكان الذى يزاول فيه هذا النشاط موطنا له فى مصر فى كل ما يتعلق بهذا النشاط .

٢ - من المقرر أن لكل سفينة تباشر نشاطا تجاريا وكيلا ملاحيا ينوب عن مالكها - سواء كان شخصا طبيعيا أو اعتباريا - فى مباشرة كل ما يتعلق بنشاط السفينة فى جمهورية مصر العربية ويمثله فى الدعاوى التى ترفع منه أو عليه فيما يتعلق بهذا النشاط ويعتبر مقر هذه الشركة موطنا لمالك السفينة تسلم إليه فيه الاعلانات وتحتسب منه مواعيد المسافة المنصوص عليها فى المادة ١٦ من قانون المرافعات ، لما كان ذلك . وكان البين من الأوراق أن الشركة الطاعنة شركة ملاحية أجنبية تباشر بواسطة سفنها نشاطا تجاريا فى جمهورية مصر العربية وتتولى شركة القناة للتوكيلات الملاحية أعمال التوكيل الملاحى عنها فى كل ما يتعلق بهذا النشاط فمن ثم يعتبر مقر هذا الوكيل موطنا لها فى مصر ، وإذا اختصمت تلك الشركة فى هذا النزاع فى مواجهة وكيلها البحرى المذكور أمام محكمة

أول درجة ثم أمام محكمة الاستئناف ، فإن ميعاد المسافة الواجب إضافته إلى ميعاد الطعن بالنقض الذى أقامته الطاعنة يحتسب من موطنها فى مصر (١).

٣٢ - ومن أحكام القضاء فى هذا الخصوص ، وفى الخصومات المرفوعة على مجهز السفينة الناقلة فى شخص الوكيل (م ١٤٤ من القانون) ما يلى :

- إذ كان لايوجد فى القانون ما يحول دون توجيه الدعوى لشخص واحد بصفتين طالما اقترن اسمه بهاتين الصفتين ، وكان الثابت من مدونات الحكم الابتدائى أن الطاعنتين إختصمتا الشركة المطعون ضدها بصفتها وكيلة عن ملاك السفينة إلى جانب صفتها كوكيل عن ربان السفينة ، فإن الحكم المطعون فيه إذ قصر صفة المطعون ضدها فى الخصومة على كونها وكيلة عن ملاك الباخرة ورتب على ترك الخصومة بالنسبة لملاك السفينة انتهاء الدعوى يكون قد خالف الثابت بالأوراق فضلاً عن مخالفته القانون والخطأ فى تطبيقه .

(الطعن رقم ١٨٨ لسنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٥/١/١٤) .

من المقرر - فى قضاء هذه المحكمة - أن لكل سفينة تباشر نشاطاً تجارياً أجنبياً وكيلاً ملاحياً ينوب عن مالكها - سواء كان شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً فى مباشرة كل ما يتعلق بنشاط السفينة فى جمهورية مصر العربية ، ويمثله فى الدعاوى التى ترفع منه أو عليه فيما يتعلق بهذا النشاط ويعتبر مقر هذا الوكيل موطناً لمالك السفينة أو مجهزها تسلك إليه الاعلانات فيه ، لما كان ذلك وكان البين من سند الشحن محل النزاع أن توكيل آمون الذى وجهت إليه الدعوى ابتداءاً فى خلال الأجل القانونى قد سمي فى سند الشحن باعتباره وكيلاً عن الشركة الأجنبية الناقلة من ميناء

---

(١) نقض مصرى طعن ٥٩١ لسنة ٣٩ ق جلسة ١٩٨٠/٢/٢٤ مجموعة النقض عدد ٣١ ص ٣٨٨ : طعن رقم ١٨٩٤ لسنة ٥٠ ق سة ١٩٨٦/١/١٣ . انظر الأحكام السابقة فى الهامش التالى .

(٢) الوكيل الملاحى يرجع فى علاقته بالغير إلى القواعد العامة فى النيابة على مقتضى المادة ١٠٥ مدنى .

الاسكندرية فإن إقامة الدعوى على هذا التوكيل تنعقد به الخصومة صحيحه باعتباره المقصود بالمخاصمة فى شخص ممثله القانونى وقت رفع الدعوى فى سنة ١٩٦٨ سواء كان من يمثله هو الشركة الطاعنة أو غيرها ، وتعتبر الشركة الناقلة التى يمثلها هذا التوكيل فى مصر طرفاً فى الدعوى التى اختصم فيها .

(الطعن رقم ٨٧٠ لسنة ٤١ ق جلسة ١٩٨٥/٢/٤) .

- من المقرر فى قضاء هذه المحكمة إنه إذا كان الموطن الأصلى للشخص - طبيعياً كان أو اعتبارياً - موجوداً فى الخارج وكان يباشر نشاطاً تجارياً أو حرفة فى مصر اعتبر المكان الذى يزاول فيه هذا النشاط موطناً له فى مصر كل ما يتعلق بهذا النشاط . ولما كان لكل سفينة أجنبية تباشر نشاطاً تجارياً فى مصر وكيلاً ملاحياً ينوب عن صاحبها - سواء كان شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً - فى مباشرة كل ما يتعلق بنشاط السفينة فى جمهورية مصر العربية ويمثله فى الدعاوى التى ترفع منه أو عليه فيما يتعلق بهذا النشاط ويعتبر مقر هذا التوكيل موطناً لمالك السفينة ، لما كان ذلك وكان يبين من قرار رئيس الجمهورية رقم ٩١٠ لسنة ١٩٦٨ أن التوكيلات الملاحية «ممفيس» «وآمون» «وأبو سنبل» «وطيبة» لا تعدو أن تكون فروعاً للشركة المطعون ضدها فإن هذه الشركة تكون صاحبة صفة فى كل نزاع يتعلق بنشاط هذه التوكيلات . ولايغير من ذلك مجرد الخطأ فى بيان اسم التوكيل المقصود من بينها ، مادامت الشركة التى تضمها جميعاً قد اختصمت بصفتها وكيلاً عن مالك السفينة المسئول عن العجز فى الرسالة البحرية .

(الطعن رقم ١٨٩٤ لسنة ٥٠ جلسة ١٩٨٦/١/١٣)

- إذ كانت الطاعنة قد أقامت الدعوى على المطعون ضده الثانى بصفته مستأجراً ومجهزاً للقاطرة أسياتيك فلام وللصندل - جلف أسبان - الذى تقطره وعلى المطعون ضدها الأولى بصفتها مالكة القاطرة المذكورة طالبة إلزامها به والذى يمثل مصروفات انفقتها على القاطر والصندل أثناء تواجدهما فى الموانىء المصرية فى الفترة من ١٩٧٧/٧/١٤ وحتى ١٩٧٧/٨/٢١ فقضت محكمة أول درجة بإلزامها بهذا المبلغ دون تضامن مؤسسة قضاءها على أن القاطرة والصال وصلا ميناء بور سعيد كوحدة

بحرية واحدة ، وإذ استأنفت المطعون ضدها الأولى - مالكة القاطرة - هذا الحكم قضت محكمة الاستئناف بإلغاء الحكم المستأنف بالنسبة لها ورفض الدعوى قبلها تأسيساً على أن المطعون ضده الثانى هو المسئول عن الدين بصفته مجهزاً للصندل والقاطرة وأن المبلغ المطالب به لا يتضمن أية ديون بحرية مستحقة على القاطرة ذاتها بحيث تسأل عنه المطعون ضدها الأولى كمالكة لها - طبقاً لمعاهدة بروكسل الخاصة بالحجز التحفظى على السفن - لما كان ذلك فإن ما تثيره الطاعنة بسببى الطعن من أن الحكم المطعون فيه أسس قضاءه على الفصل بين القاطرة البحرية والمقطورة لا يصادف محلا فى أسباب الحكم ومن ثم يكون النعى غير مقبول .

الطعن رقم ١٩٧٧ لسنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٦/١/٢٧)

« يعتبر التوكيل الملاحى موطنا لمالك السفينة ، وهو ينوب عن مالكها من مباشرة كل ما يتعلق بنشاطها ويمثله فى الدعاوى التى ترفع منه أو عليه ، ولا عبرة بالخطأ فى بيان اسم التوكيل الملاحى التابع للشركة التى لها صفة فى تلك الدعاوى طالما اختصمت بصفتها وكيلا ملاحيا عن مالك السفينة المسئول عن العجز فى الرسالة البحرية » . نقض طعن رقم ١١٩٤ لسنة ٥٠ ق فى ١٩٨٦/١/١٣ .

٣٣ - وقد اختلف على طبيعة العقد الذى يربط المجهز بالوكيل البحرى ، فذهب رأى إلى أنه عقد عمل(١) ، والصحيح أنه وكالة(٢) ، لأن الأمين ليس تابعاً للمجهز بل يمثله فى أعمال قانونية ويباشر نشاطه على وجه الاستقلال . وهى وكالة عادية لأن الوكيل البحرى يتعامل باسم المجهز ولحسابه . وليس باسمه الشخصى كما هو الحال فى الوكالة بالعمولة .

---

(١) فال رقم ٣١٧ ص ١٥٦ : ملش رقم ٢٤٨ .

(٢) ريبير جـ ١ - ٨٨٢ ؛ ليون كان ورينو ٥ - ٧٥٢ ؛ اسكارا فى محاضراته ص ٩٤ ؛ رودبير رقم ٢٧٣ .

كذلك استئناف مختلط ٣ يونيه ١٨٩٦ بلتان عدد ٨ ص ٣٠٩ ، نقض فرنسى ١٦ أبريل سنة ١٩٥١ مجلة القانون البحرى الفرنسى ١٩٥١ ص ٣٧٨ .

ويطبق القضاء على هذا العقد أحكام الوكالة، فيقضى بجواز عزل الوكيل البحرى فى كل وقت[1]، ويجيز للوكيل أن يعتزل طبقاً لأحكام الوكالة الواردة بالقانون المدنى وعلى أساس أن هذه الوكالة تقوم على اعتبار شخصى[2]. وهى وكالة لمصلحة لطرفيها[3].

٣٤ ـ التزامات الوكيل البحرى: تنحصر واجبات الوكيل البحرى فى تلقى البضاعة من الربان، وتسليمها للمرسل إليهم، والمحافظة على حقوق المجهز:

أ ـ فعليه أن يتلقى البضاعة من الربان، ويعتبر واجبه فى ذلك تابعاً لالتزامه الأصلى بتسليمها للمرسل إليهم. وعلى الوكيل البحرى أن يحافظ على البضاعة، وله أن يطلب إلى القضاء تعيين حارس عليها إذا أراد التخلى عنها، لأى سبب كتأخير المرسل إليهم فى استلامها مثلا[4].

٢ ـ وعليه كذلك أن يسلم البضاعة للمرسل إليهم المستفيدين من سندات الشحن طبقاً للقواعد المتبعة فى عقد النقل البحرى. ويلاحظ أنه فى إجراء هذا التسليم يعتبر وكيلا عن المجهز، ولذلك يجب على المرسل إليهم أن

---

(١) فى دور ٣٢ ص ٣٣١.

وقضت محكمة استئناف الجزائر فى ١٦ نوفمبر ١٩٥٠ (بحرى فرنسى ١٩٥٥ ـ ٤٣٧) أن أمين السفينة ممثل للمجهز مرتبط معه بعقد وكالة. ولذلك يجوز عزله دائماً ودون تعويض إلا إذا كان فى عزله إساءة من المجهز لاستعمال حقه فى عزله.

(٢) الجزائر ١٧ مايو ١٩٥٠ بحرى فرنسى ١٩٥١ ـ ٢٧٤.

٣ ـ يخضع عقد وكالة السفينة لقانون الدولة التى يقع فيها الميناء الذى يعمل به (م ١٣٧ مصرى المقابلة للنص الفرنسى)..

(٣) ويخضع هذا العقد لقواعد عقد الوكالة المبرمة للمصلحة المشتركة للطرفين. فلا يجوز لأنها ان يفسخه دون مراعاة اخطار وتعويض الضرر الذى يلحق بالطرف الآخر فى الحدود التى يقع لأيهما الفسخ دون مبرر مشروع.

٣ ـ وحتى لو وجد مبرر مشروع لفسخ العقد فيجب مراعاة الأخطار قبل الفسخ بوقت مناسب اكس ان بروفنس ١٧ مارس ١٩٨٧ بحرى فرنسى ١٩٨٧ ص ٦٨٣. تعليق Pestel - Delord et Jacques Bonnoud.

(٤) مرسيليا ١٦ فبراير ١٩٢٥ ملحق دور ٢ ـ ٢٦٣ : روان ١٦ يونيه ١٩٢٤ ملحق دور ٢ ـ ٦٤١ : الهافر ١٨ اكتوبر ١٩٢٢ دور ٢ ـ ٥٧٦ : مرسيليا التجارية ٧ فبراير ١٩٢٣ دور ٢ ـ ٥٧٦.

يوجههوا كل الإجراءات الواجب توجيهها للناقل إلى وكيله البحرى ، ويحتج بها عندئذ على الناقل[١].

٣ - وعليه أخيراً أن يحافظ على حقوق الناقل ، وأهم مظاهر هذه المحافظة أن يقوم بعمل اللازم لتحصيل الأجرة المستحقة ، وله فى سبيل ذلك أن يحبس البضاعة وأن يطلب بيعها بالمزاد العلنى عند الاقتضاء ، على ما سنرى .

٣٥ - حقوق الوكيل البحرى : تتلخص هذه الحقوق فيما يلى :

١ - الحصول على الأجر المتفق عليه ، إذ يفترض أنه - على خلاف الوكيل المدنى - لا يعمل بالمجان ، فإن لم يقرر الاتفاق له أجراً أو لم يحدد وجب الرجوع إلى العرف .

٢ - ويلتزم المجهز أن يرد للوكيل البحرى ما أنفقه هذا الأخير فى سبيل تنفيذ الوكالة تنفيذاً معتاداً ، مع الفوائد من وقت الانفاق (المادة ٧١٠ مدنى) .

٣ - وللوكيل البحرى أن يحبس لديه المبالغ التى للمجهز حتى يقتضى منه حقه (المادة ٢٤٦ مدنى) . ويتمتع كذلك بامتياز على السفينة والأجرة ضماناً لمبالغ التى اقترضها منه الربان لحاجة السفينةطبقا للمادة ١٢٩ من القانون البحرى .

كذلك يقع هذا الامتياز على السفينة للديون التى تترتب على المجهز بسبب الأعمال التى يؤديها وكيل السفينة طبقا لنص المادة ١٤٠ (م٦/٢٩) . أى للحاجات المعتادة اللازمة للسفينة وبوصفه وكيلا[٢].

ويسرى هذا الامتياز على السفينة والأجرة وعلى السفينة التى يستغلها المجهز المالك أو المجهز غير المالك أو المستأجر الأصلى(م٤٠ ، ٢٩ إلى ٣٩) .

---

(١) تونس ٢٤ يونيه ١٩٤٩ بحرى فرنسى ١٩٥٠ - ٥٥٧ .

(٢) وقد دفع هذا الاعتبار بعض المحاكم إلى اعتباره وكيلا ليمكنه من التمسك بهذا الامتياز : نقض إيطالى ٢٣ مارس ١٩٨٢ دور ١٠ - ٤١٦ · مرسيليا ٢٢ نوفمبر ١٩٢٧ ملحق دور ٦ - ٢٧ .

ولكنه لا يتمتع بامتياز الوكيل بالعمولة المقررة فى المادة ٨٥ تجارى، لما رأيناه من أنه وكيل عادى وليس وكيلا بالعمولة[١].

٣٦ - مسئولية الوكيل البحرى : يسأل الوكيل البحرى، أمام المجهز، طبقاً للعقد الذى يربطهما عن الأضرار التى يسببها تخلفه فى تنفيذ التزام من التزاماته.

ويسأل كذلك أمام الغير عن أخطائه التى يرتكبها شخصياً أو يرتكبها عماله، طبقاً للقواعد العامة فى المسئولية التقصيرية[٢].

٣٧ - وهو فى ذلك وكيل مأجور يسأل طبقا للمادة ٧٠٤ مدنى، فهو يسأل إذا لم يبذل فى تنفيذ الوكالة عناية الرجل المعتاد، وهذه العناية يحددها عرف الميناء الذى يعمل فيه، طبقا للمادتين ١٤٢ و ١٤٣ من القانون البحرى. وعلى المجهز إثبات خطئه طبقا للقواعد العامة.

أما فى خصوص مسئوليته عن سلامة البضائع أو تلفها عندما يتسلمها لشحنها فى السفينة أو بعد تفريغها منها لتسليمها لأصاحبها، فتقول المذكرة الايضاحية أنه «كان المشروع بين حلين فأما أن يفترض خطأه ويوازن هذا الافتراض بتحديد مسئولية الناقل البحرى، وأما أن يقيم المسئولية على فكرة الخطأ الواجب الاثبات ويجعلها كاملة شاملة الضرر، وباستطلاع رأى الشركات القائمة بعمليات الوكالة البحرية فى مصر تبين أنها تفضل الحل الثانى فأقره المشروع فى المادة ١٤٣».

وعلى ذلك يلزم الشاحنون والمرسل إليهم بإثبات خطأ وكيل السفينة فإذا ثبت الخطأ حكم عليه بكامل التعويض وليس بتعويض محدود.

- ويسأل شخصيا أمام السلطات عن المخالفات التى يرتكبها بالمخالفة للقوانين واللوائح.

---

(١) ولايسأل وكيل السفينة شخصيا عن عدم قيامه بالتأكد من الأخبار المعلنة عن تاريخ وصول السفينة لأنه مجرد وكيل عن الناقل.

(٢) استئناف باريس ٤ ديسمبر ١٩٨٧ بحرى فرنسى ١٩٨٩ ص ١١٣ تعليق اكارد.

«ويعد وكيل السفينة مجرد وكيل عادى عن المجهز، لا يسأل تعاقديا أمام أصحاب البضائع. وإنما يجوز مساءلة على الأساس التقصيرى عن أخطائه الشخصية التى تقع فى مواجهة الشاحن.

ومثال ذلك خطؤه المتمثل فى عدم اخطاره الشاحن بأنه لن تصل أى سفينة للمجهز الذى يمثله فى المواعيد المعلن عنها لتسليم البضائع المنقولة». (اكس أن بروفنس ٦ يوليو ١٩٨٦ بحرى فرنسى ١٩٨٩ ص ٦٩٣)(١).

٣٨ - ولكن هل يسأل الوكيل البحرى شخصياً عن الأخطاء التى تقع فى تنفيذ عقد النقل إذا لم تكن منسوبة إليه؟ فى المسألة خلاف. فهناك رأى يذهب إلى أن الوكيل البحرى يسأل شخصياً عن هذه الأخطاء ولو أنه لم ترتكبها، وذلك على أساس أن السفينة لو بقيت فى الميناء، ولم تغادره لتمكن المرسل إليه من الحجز عليها والحصول على حقه فى التعويض، ولكن منعاً من تعطيل السفينة فى الميناء يفترض أن الوكيل البحرى حل محل الربان أو المجهز فى التزاماته كى تتمكن السفينة من الرحيل، وأن المرسل إليه قبل هذا الحلول ورضى بسفر السفينة بشرط أن يلتزم أمين السفينة شخصياً بدلا من الربان. ولذلك، وتقريباً على هذا الأساس، يشترط أصحاب هذا الرأى لمساءلة الوكيل البحرى على هذا

---

(١) حكم أن «للناقل الحق فى أن يقاضى بالدعوى المباشرة الأمين الذى أحله فى تنفيذ وكالته امين السفينة المعين وكيلا عاماً عن قبل الناقل. فإذا خالف هذا الأمين (من الباطن) الأمر الصادر إليه بدفع الأجرة المقبوضة مباشرة ليد المجهز فلهذا الأخير أن يطالبه مباشرة بتقديم حساب عنها.

«ولا ينطبق التقادم السنوى (م ٤٣٣ تجارى) على الدعاوى الناشئة عن الوكالة الصادرة لأمين السفينة».

استئناف مونبلييه ١٨ فبراير ١٩٦٠ بحرى ١٩٦٠ ص ٥٣٨ تعليق P.C.A.

ونجد فى أحكام القضاء تطبيقات لذلك، مثلا تأخر الوكيل ى تسليم البضاعة (مرسيليا ٢٢ اكتوبر ١٩٢٦ ملحق ٤ - ٢٩)، أو تأخره فى تفريغها (استئناف مختلط اسكندرية ٤ يناير ١٩٢٣ بلتان ٣٥ - ٤٣١.

وحكم أن لا يسأل أمين السفينة عن سوء تنفيذ عقد النقل مادام ليس طرفا فيه وإن أمكن مساءلته على الأساس التقصيرى، ولكن مجرد سكوت أمين السفينة عن الرد على استفهامات المؤمن على البضاعة والخاصة بتلفيات البضاعة وباسترداد ما لديه من مستندات وإن كان يعتبر خروجا على قواعد الأدب فإنه لا يرقى إلى درجة الخطأ الذى يجيز مقاضاته على الأساس التقصيرى (استئناف روان ٦ مايو ١٩٦٦

النحو أن تكون السفينة قد غادرت الميناء . وما دام أساس هذه المسئولية هو تعهد ضمني من الوكيل البحرى فلا محل لها إذا أعلن الوكيل البحرى قبل رحيل السفينة أنه لن يكون مسئولا عن تنفيذ عقد النقل ودعا المرسل إليهم ليتوجهوا بطلباتهم إلى المجهز مباشرة[١].

وعيب هذا الرأى واضح، إذ هو يقوم على افتراض لا دليل عليه، ويدعى أنه يحل مسئولية الوكيل البحرى محل مسئولية الربان كى تتمكن السفينة من الرحيل مباشرة فى حين أن سندات الشحن غالباً تقرر صراحة حق السفينة فى الرحيل فوراً، بحيث لايكون هناك مبرر لتمسك المرسل إليه بتعهد الوكيل كشرط لترك السفينة تبحر، فضلا على أنه لا معنى للقول إن الوكيل البحرى إذ ترك السفينة تبحر وجب عليه أن يتحمل شخصياً المسئولية التى كانت تتحملها السفينة وأن يدفع المبالغ التى كان سيحجز على السفينة استيفاء لها، لا محل لهذا القول لأن الوكيل ما كان يستطيع منع السفينة من السفر لأن ليس دائناً للمجهز، بل الدائن هو المرسل إليهم وهم وحدهم الذين كان بوسعهم منعها من السفر بالحجز عليها. وما دام هذا التعهد الضمني يكذبه الواقع فإن الوكيل البحرى يجب ألا يسأل عن تنفيذ عقد النقل لأنه ليس طرفاً فيه.

٣٩ ـ ولذلك قررت محكمة النقض الفرنسية أن الوكيل البحرى لا يسأل شخصياً إلا عن أخطائه الشخصية[٢]، وأخذ بهذا الحل كثير من

---

(١) نقض فرنسي حكمان فى ٢ يوليو ١٩٢٣ دور ٣ ـ ٢٩٦ وتعليق: نقض فرنسى ١١ مارس ١٩٢٣ دور ٣ ـ دور ٣ ـ ٢٥٨ تعليق Morillot فى معنى يخالف: وهو يؤسس رأيه على أن الوكيل البحرى يحل فى عمله محل الربان، وان الربان مسئول شخصياً عن البضاعة طبقاً للمواد ٢٢٠ و ٢٢٢ تجارى فرنسى، فوجبت إذن معاملة الوكيل البحرى نفس معاملة الربان ومساءلته شخصياً. كما يسأل الربان، ودون حاجة إلى افتراض اتفاق بينه وبين المرسل إليهم ـ على أن هذا التحليل، فى نظرنا، غير سليم، فالثابت أن الوكيل البحرى وكيل عن المجهز ليون كان وريبو ـ ٥ ـ ٧٥٢، نقض ٢ يوليو ١٩٤٢ السابق). كما أن الربان لا يسأل ـ طبقاً للنصوص المذكورة ـ بصفة شخصية إلا فى مواجهة الناقل بوصفه وكيلا عنه وتابعاً له، ولا شأن لذلك بموقفه فى مواجهة الغير: استئناف روان ٦ مايو ١٩٦٦ السابق.

(٢) انظر فى هذا الرأى: الهافر ٨ نوفمبر ١٩٢٢ ملحق دور ٢ ـ ٨٣٨: بوردو التجارية ١٤ مارس ملحق ٣ ـ ٣٩٦: الجزائر التجارية ٣٠ يونيه ١٩٢٤ ملحق دور ٢ ـ ٧٧٩: روان ١٠ نوفمبر ١٩٢٤ ملحق ٢ ـ ٢٦، و ٢١ اكتوبر ١٩٢٣ ملحق دور ١ ـ ٤٦٢.

المحاكم الأجنبية(١)، والمصرية(٢) والقضاء الفرنسى الحديث(٣). وبذلك استقر الرأي على أن الوكيل البحرى لايمكن مقاضاته عن عدم تنفيذ عقد النقل إلا بوصفه وكيلا للناقل(٤). وتفريعاً على أن الوكيل البحرى لايقاضى عما يقع من خطأ فى تنفيذ عقد النقل إلا بوصفه وكيلا عن الناقل

---

(١) مرسيليا ١٥ نوفمبر ١٩٢٢ دور ١ - ٥١٧ ؛ يونيه ١٩٢٣ ملحق ١ - ٥٤ : ١٦ اكتوبر ١٩٢٣ ملحق ١ - ٢٧١.

(٢) وحكمت محكمة استئناف الاسكندرية فى ٥ نوفمبر ١٩٥٧ ان «امين النقل او ما يسمى بأمين السفينة هو الشخص الذى يقوم لحساب المجهز، بتسليم البضاعة المشحونة وجراستها والمحافظة وتسليمها إلى اصحابها. ومسئوليته قبل اصحاب البضاعة هى مسئولية تعاقدية (!!) مصدرها عقد النقل، ومن ثم فلا يجوز مساءلته شخصياً عما يصيب البضاعة من تلف أو عجز اثناء النقل إلا إذا كان ذلك ناشئاً عن اخطائه الشخصية» (المجموعة الرسمية السنة ٥٧ ص ١٠١).

استئناف مختلط ٢١ اكتوبر ١٩٣٣ بلتان عدد ٤٦ - ٢، ٢٨ يونيه ١٩٢٣ بلتان ٣٥ - ٥٤٢ ؛ ١٢ ديسمبر ١٩١٣ بلتان ١٩١٣ بلتان ٣٦ - ٧٨ : اسكندرية المختلطة ٨ فبراير ١٩٢٦ جازيت المحاكم المختلطة عدد ١٧ - ٢٠٨ ؛ استئناف مختلط ١٠ نوفمبر ١٩٢٦ دور ١٥ - ٢٩٧ : ٢٦ يناير ١٩٢٧ دور ١٦ - ٢٥٠.

وحكم القضاء المختلط انه «متى كان امين السفينة يتصرف باسم ولحساب المجهز مع المرسل إليهم فلا يسأل امامهم إلا عن أخطائه الشخصية، التى يرتكبها وتسبب لهم ضرراً تنفيذ وكالته، ولا يسأل عن عدم تنفيذ عقدالنقل الذى لم يكن طرفاً فيه، ولا على عدم تنفيذ الاتفاقيات الملحقة به.

«وتطبيقا لذلك فإن المرسل إليه الذى أعطى امين السفينة المقيم فى مصر، والوكيل عن مجهز بالخارج كفالة نقدية ضماناً لتسوية خسارة مشتركة لا يكون له دعوى مباشرة ضد هذا الأمين شخصياً لاسترداد هذا المبلغ ولا يكون له سوى الرجوع على المجهز مباشرة».

الاسكندرية المدنية المختلطة فى ٨ فبراير ١٩٢٦ جازيت عدد ١٧ ص ٢٠٨ بصفة استئنافية على حكم اسكندرية الجزئية فى ١٠ مارس ١٩٢٥ (وكان حكم اول درجة قد أجاز الدعوى ضد الأمين شخصياً على اساس ان الكفالة قد اعطيت له بصفته الشخصية وعليه إلتزام شخصى يحفظها لديه)، فقضى ان الأمين عندما طالب بالكفالة كان ذلك باسم المجهز ولكنه عندما تسلمها تلقاها بصفته الشخصية، وان المجهز عندما طلب الكفالة كشف عن سوء ظنه بالمرسل إليه ومن الطبيعى إذن ان هذا الأخير لم يدفع الكفالة إلا ولديه نفس الشعور إزاء المجهز ولذا فلم يتصور انه يقدمها إلى وكيل المجهز بل إلى شخص من الغير يثق فيه. لكن محكمة الدرجة الثانية قدرت أن هذا التفسير لارادة ذوى الشأن غير مقبول وان المرسل إليه كان يعلم بصفة الأمين ولم يتحفظ عند تقديم الكفالة إليه).

كذلك فى ذات المعنى واستئناف مختلط ١٢ ديسمبر ١٩٢٣ جازيت ١٤ ص ١٦١.

(٣) نقض ١٢ مارس ١٩٢٣ السابق دور ٣ - ٣٥٨ تعليق موربو ؛ روان ٧ مارس سنة ١٩٢٣ ملحق ١ - ١٢٧، نقض ٣٠ نوفمبر ١٩٢٧ ملحق دور ٦ ص ٨.

(٤) الجزائر التجارية ٢ فبراير ١٩٥٦ بحرى فرنسى ١٩٥٦ صفحة ٥٦٣ : أستئناف باريس ٢٠ يونيه ١٩٥٣ بحرى فرنسى ١٩٥٣ صفحة ٩٦٤ تعليق P. Emo فى نفس المعنى استئناف روان ٢٧ مايو ١٩٥٠ بحرى فرنسى ١٩٥٦ ص ٣٩٦.

قرر القضاء له الحق فى أن يتمسك - نيابة عن موكله - بشروط الاعفاء الواردة فى سند الشحن أو مشارطة الايجار[١].

انظر المادتين ١٤٢ و ١٤٣ .

٤٠ - أمين السفينة وكيل عن الناقل لا عن المرسل إليه : وهذا مفهوم لكونه يقوم بأعمال المفروض أن على الناقل تنفيذها ، وهو بذلك لا يختلط بشخص آخر سنعرض له وهو أمين الحمولة يكلفه الشاحن أو المرسل إليه القيام بأعمال لحسابه كما سنرى . ولذا فإن المرسل إليه إذا قاضى أمين السفينة فإنما ينظر إليه بوصفه وكيل الناقل المجهز .

ومع ذلك فقد يجمع نفس الشخص بيني وصفى أمين السفينة وأمين الحمولة إذا كلفه الناقل والمرسل إليه معاً القيام بأعمال لحساب كل منهما ، ولكن هذا الوضع ليس هو الطبيعي (أنظر نقض ١٢ أبريل ١٩٧٦ المجموعة عدد ٢٧ ص ٩٢٢) . وإن كان منتشراً فى العمل ، ويترتب على ذلك أن أمين السفينة الذى يتلقى البضاعة من الربان يفترض أنه يعمل لحساب الناقل ، وأنه - لذلك - وكيله حتى يثبت وجود عقد بينه وبين المرسل إليه يقيمه وكيلا عنه[٢] بل يلزم أن يكون هذا التوكيل صريحاً[٣] ، سواء كان مباشرا من المرسل إليه إلى أمين السفينة أو كان بتوسيط الناقل البحرى فى التعاقد مع الأمين لحساب المرسل إليه .

هذا ، ومتى كان أمين السفينة فى الوقت ذاته أميناً للحمولة كان مرتبطاً بعقدين : وكالته مع المجهز ومقاولته أو وكالته مع المرسل إليه ، والعقدان مستقلان ، فيكون له أن يطالب كلا منهما بمصروفات العمليات الداخلة فى تنفيذ العقد المبرم معه[٤].

---

(١) كذلك يؤيد الفقه : ريبير جـ ١ - ٨٨٦ ، بيكان ، فى الشحن والتفريغ سنة ١٩٥٤ السابق ص ١٠٦ : إسكارا فى محاضراته ص ٩٤ : بونكاز رقم ٥٣٥ ، وكذلك التعليق الوارد فى مجلة دور عدد ٩ ص ٢١٠ .

(٢) بوردو التجارية ٦ فبراير ١٥٥٩ بحرى ١٩٦٠ ص ٩٦ .

(٣) نقض فرنسى ١٦ مايو ١٩٦٠ بحرى ١٩٦٠ ص ٥٢٣ حيث قالت : «إن أمين السفينة هو وكيل عن الناقل البحرى ولا تنعقد مسئوليته بوصفه وكيلا عن المرسل إليه عن التلف الحاصل للبضاعة المنقولة أثناء تفريغها والتى عهد بها إلى هذا الأمين ، وذلك ما لم يرد بسند الشحن شرط يفوض الربان أو مندوباً آخر للناقل فى اختيار مقاول للتفريغ لحساب المرسل إليه بل ورد به - على العكس - شرط يقضى أن تفريغ البضاعة وحفظها واستلامها يتم دائماً بمعرفة الربان أو مندوبى السفينة» .

(٤) استئناف روان ٢٠ نوفمبر ١٩٦٤ بحرى فرنسى ١٩٦٦ ص ٢٨ .

٤١ـ تقول المذكرة الايضاحية :

مادة ١٤٤ - ثم تناول المشروع «وكيل السفينة» فذكر فى المادة ١٤٠ أن وظيفته الأصلية هى النيابة عن المجهز فى القيام بالأعمال القانونية المعتادة اللازمة للسفينة والرحلة ، كشراء المؤن والوقود وقطع الغيار والتعاقد على إجراء الاصلاحات وقبض أجرة النقل وغير ذلك كثير ، وهى أعمال من اختصاص الربان فى الأصل وقد يقوم بها بنفسه ، وقد يعهد بها الي وكيل ، وهو الوضع الغالب فى العمل لكثرة حاجات السفينة عند رسوها فى الميناء وقصر المدة التى تقضيها فيه الأمر الذى يوجب اعداد حاجاتها مقدما لتجدها جاهزة حاضرة عند الوصول .

وأجازت المادة ١٤١ أن يعهد إلى وكيل السفينة فضلا عن وظيفته الأصلية بعمليات إضافية كتسلم البضائع توطئة لشحنها عند القيام أو لتسليمها إلى المرسل إليه عند الوصول .

وأقامت المادة ١٤٢ مسئولية وكيل السفينة تجاه المجهز على أساس أنه وكيل بأجر ملزم ـ طبقاً للفقرة الثانية من المادة ٧٠٤ من القانون المدنى ـ بان يبذل فى تنفيذ الوكالة عناية الرجل المعتاد .

أما فى شأن مسئوليته عن هلاك البضائع أو تلفها عندما يتسلمها لشحنها فى السفينة أو بعد تفريغها منها لتسليمها لأصحابها ، فقد كان المشروع بين حلين فاما أن يفترض خطأه ، ويوازن هذا الافتراض بتحديد مسئوليته على فكرة الخطأ الواجب الاثبات ويجعلها شاملة لكل الضرر . وباستطلاع رأى الشركات القائمة بعمليات الوكالة البحرية فى مصر تبين أنها تفضل الحل الثانى فأقره المشروع فى المادة ١٤٣ .

وأفادت المادة ١٤٤ من وظيفة وكيل السفينة فاعتبرته نائبا عن المجهز فى الدعاوى التى تقام منه أو عليه فى مصر ، كما اعتبرت موطنه فيها موطنا للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية . ويحقق هذا الحكم فائدة عظيمة لمن يريد عمل الاعلان ، فقد هيأ له النص شخصا مقيما لتوجيه الاعلان إليه .

الباب الثالث

أمين الحمولة أو وكيل الشحنة

Consigantaire de la Cargaison

٤٢ ـ تعريف :

الأصل أن يظل عقد النقل قائما بما يلقيه على الناقل من واجب المحافظة على البضاعة حتى يتسلمها المرسل إليه أو وكيله المفوض فى ذلك(١)، ولا يغير هذا الحكم أن يتلقى أمين السفينة أو مقاول التفريغ البضاعة من الربان ، فان كلا منهما يظل وكيلا أو تابعا للناقل حتى التسليم النهائى للمرسل اليه(٢) . ولتفادى هذه النتيجة ، أو للتعجيل بانهاء مسئولية الناقل هذه ، يتفق على أن يعين المرسل اليه وكيلا له يقوم باستلام البضاعة لحسابه فتنتهى بذلك مسئولية الناقل عنها ، هذا الوكيل يسمى أمين الحمولة أو وكيل الشحنة .

٤٣ ـ النصوص :

مادة ١٤٥ ـ ينوب وكيل الشحنة عن أصحاب الشأن فى البضاعة فى تسلمها عند الوصول ودفع أجرة النقل إن كانت مستحقة كلها أو بعضها .

---

(١) نقض ١٢ ابريل ١٩٧٦ مجموعة النقض ٢٧ ص ٩٢٢ .

(٢) تقول فى ذلك محكمة النقض المصرية «لا ينتهى عقد النقل الا بتسليم الأشياء المنقولة الى المرسل اليه ومن ثم فان التزام الناقل لا ينقضى بوصول تلك الأشياء سليمة الى جهة الوصول ولو اخطر المرسل اليه بوصولها وانذره باستلامها طالما انه لم يتسلمها فعلا فان الناقل يكون مسئولا عن سلامته . . . » .

نقض مصرى ١٥ ديسمبر ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ١٧ ص ١٩٢٦ ، واحكام اخرى كثيرة وكتابى طبعة سنة ١٩٦٩ رقم ٢٦٧ و ٢٩٦ و ٤٠٩ .

مادة ١٤٦ - على وكيل الشحنة القيام بالاجراءات والتدابير التى يستلزمها القانون للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن فى البضاعة قبل الناقل، وإلا افترض أنه تسلم البضاعة بالحالة والكمية المذكورتين فى سند الشحن. ويجوز إثبات عكس هذه القرينة فى العلاقة بين وكيل الشحنة والناقل.

مادة ١٤٧ يسأل وكيل الشحنة قبل أصحاب الشأن فى البضاعة التى تسلمها بوصفه وكيلا بأجر.

(٢) تسرى على وكيل الشحنة الأحكام المنصوص عليها فى المادة ١٤٣ (أى عن خطئه الشخصى وعن خطأ تابعيه).

٤٤ - وفى مصر لا. يجوز أن يباشر أعمال الوكالة البحرية الا شركات القطاع العام (م ٣ قانون ١٢٩ لسنة ١٩٦٢) وتعتبر الوكالة عن الشاحن أو المرسل اليه صورة للوكالة البحرية لأنها تتعلق بعمل من أعمال النقل البحرى.

٤٥ - ويعتبر أمين الحمولة وكيلا عن المرسل اليه فى استلام البضاعة مسئولا أمامه بهذا الوصف عن تنفيذ ما عهد به اليه طبقا للاتفاق أو العرف، وقد عرفته محكمة استئناف الاسكندرية بقولها أنه « الشخص الذى ينيبه أصحاب البضاعة فى استلامها مباشرة وترتيبها على الرصيف بعد تفريغها واتخاذ الوسائل اللازمة للمحافظة عليها وحراستها واستيفاء إجراءات الجمارك، ومسئوليته قبل أصحاب البضاعة هى مسئولية تعاقدية شخصية باعتباره نائبا عنهم الى أن يقوم بتسليمها اليهم فعلا[1].

وحددت وصفه القانوني وبينت التزاماته محكمة **النقض المصرية** بقولها أنه «لئن كان الأصل أن مهمة مقاول التفريغ مقصورة على العمليات المادية الخاصة بتفريغ البضاعة من السفينة الا أنه متى عهد اليه المرسل اليه باستلام البضاعة وسلمه سند الشحن فانه تكون له فى هذه الحال الى جانب صفته كمقاول للتفريغ صفة « أمين الحمولة » وبذلك يصبح وكيلا عن المرسل اليه فى الاستلام، وهذه الوكالة تفرض عليه:

---

(١) استئناف الاسكندرية ٥ نوفمبر ١٩٥٧ المجموعة الرسمية السنة ٥٧ ص١٠١.

١ - واجب التثبت من حالة البضاعة الخارجية وشكلها الظاهر.

٢ - والتيقن من مطابقتها للأوصاف الواردة فى سند الشحن.

٣ - والقيام بكل ما يلزم لحفظ حقوق موكله المرسل اليه : «فيلتزم فى حالة وجود تلف أو عجز بالرسالة باتخاذ التحفظات والاجراءات الكفيلة باثباتها بما ذلك الالتجاء الى القضاء لاثبات حالة البضاعة إذا اقتضى الأمر ذلك، كما يلتزم بعمل الاحتجاج اللازم لرفع دعوى المسئولية. وعلى العموم فانه يلتزم بكل ما يلتزم به الوكيل من رعاية حقوق موكله واتخاذ الاجراءات الكفيلة بتوفير أدلة الاثبات الازمة للرجوع على الناقل فإذا قصر فى ذلك كان مسئولا قبل موكله قبل موكله عن كل ما يصيبه من ضرر نتيجة هذا التقصير»[١].

٤٦ - المركز القانونى لأمين الحمولة : قدمنا أن أمين الحمولة قد يعينه المرسل اليه مباشرة، وقد يعينه بطريق الناقل أى بتفويضه الناقل فى سند الشحن بالتعاقد معه لحسابه، وقد يكون أمين الحمولة شخصا مستقلا عن وكيل السفينة وعن مقاول التفريغ.

وقد يجمع شخص واحد بين هذه الوظائف، وعندئذ يعامل بوصف كل منها على حده بالنظر الى النشاط محل البحث.

وقد قلنا كذلك أنه إذا كان نفس الشخص أمينا للسفينة فإنه لا يعتبر كذلك أمينا للحمولة إلا متى ثبت أن المرسل اليه كلفه بتمثليه.
المعتاد.

ورأينا كذلك أن القضاء يميزه بكونه موكلا فى استلام البضاعة، ويفرق بينه وبين مقاول التفريغ على أساس أن أمين الحمولة يقوم بعمل قانونى فهو وكيل. ويذهب رأى إلى أنه وكيل بالعمولة يتمتع فى استيفاء حقوقه بضمانات الوكيل بالعمولة ومنها الامتياز على بضائع العميل، موكله، التى حوزته، وهذا القول على اطلاقه غير صحيح، إذ قد يتسلم الأمين باسمه الخاص دون ذكر اسم الأصيل فيكون عندئذ وكيلا بالعمولة وفقا للمعيار الراجح، ويكون ذلك متى كان سند الشحن لحامله أو كان اسميا أو اذنيا وتلقاه الأمين بسبب ناقل للملكية، أما لو تقدم الى الربان

---

(١) نقض مصرى ٥ يناير ١٩٦٧ مجموعة النقض السنة ١٨ ص ٧٨.

وبيده السند وكان ظاهرا وصفه كوكيل وذكر اسم الأصيل كان الأمين وكيلا عاديا وخرج من دائرة الوكلاء بالعمولة.

وقد أشرنا الى حكم محكمة النقض المصرية الذى عرض لمركز ومسئوليات أمين الحمولة، وهو يفرض عليه التزامات الوكيل فى الاستلام ومنها التحقق من البضاعة، والمحافظة على حقوق الرجوع المقررة لموكله المرسل إليه على المسئول عن البضاعة، ورفع دعوى اثبات الحالة ان لزم الأمر(١).

ويسأل الأمين عن البضاعة طالما هى فى عهدته. كما يسأل عن خطأ الأشخاص الذين يستعين بهم فى أداء مهمته، وتنتهى مسئوليته متى سلم البضاعة إلى المرسل إليه أو وكيل آخر عنه تسليما صحيحاً وكان مفوضا فى ذلك.

ولأمين الحمولة أجره طبقاً للاتفاق أو للعرف، وله - ككل وكيل - أن يحبس مالديه من بضاعة للموكل حتى يستوفي حقوقه منه (ولحقه امتياز على السفينة طبقاً للمادة ٢٩ وله أن يحجزها طبقاً للمادة ٥٨).

٤٧ - **وتقول المذكرة الايضاحية**: أما وكيل الشحنة فقد عرفته المادة ١٤٥ بأنه نائب عن أصحاب الشأن فى تسلم البضاعة عند وصولها ودفع أجرة النقل ان كانت مستحقة. فهو والحال كذلك لا يكلف بأعمال مادية فحسب كتسلم البضاعة وتخزينها، وإنما يقوم أيضا بأعمال قانونية كدفع أجرة النقل وعمل التحفظات بشأن البضاعة ومن هنا كانت صفته كوكيل. ويقوم وكيل الشحنة بخدمات جليلة لاصحاب الشأن فى البضاعة لان الغالب الايكونوا حاضرين عند وصول السفينة فيتلقى هو البضاعة ويحافظ عليها حتى يسلمها إليهم.

وتوجب عليه صفته كوكيل بأجر أن يبذل في تنفيذ عناية الرجل المعتاد. وأهتمت المادة ١٤٦ بوجه ولحد من وجوه هذه العناية وهو المحافظة على حقوق صاحب الشأن فى البضاعة تجاه الناقل بعمل التحفظات اللازمة إذا لاحظ ضياع جزء من البضاعة أو تأخير وصولها. وواجه النص أهمال هذا الواجب بقرينة افترض فيها أن الوكيل تسلم

---

(١) نقض مصرى ٥ يناير ١٩٦٧ الهامش السابق.

البضاعة بحالتها المبينة فى سند الشحن ولم يجز اثبات عكس هذه القرينة فى مواجهة صاحب الشأن فى البضاعة، ولكنه فتح له هذا الطريق فى العلاقة بينه وبين الناقل.

ونظمت المادة ١٤٧ مسئولية وكيل الشحنة، فنصت على مسألته قبل أصحاب الشأن عن البضاعة التى تسلمها، بصفته وكيلا بأجر واجرت عليه أحكام المادة ١٤٣.

البـــاب الرابع

وكيل الترانزيت[1]

TRANSITAIRE

٤٨ - تشير هذه التسمية إلى المرحلة التى يتم فيها نشاط معين وهى مرحلة الترانزيت transit أو العبور، وليس لها اصطلاح عربى آخر متداول.

ويقصد بها شخص وسيط يكلف بتلقى البضاعة المرسلة عبر رحلة متعددة الأجزاء من الناقل البحرى وإتخاذ ما يلزم لإعادة إرسالها لتكملة رحلتها بمعرفة ناقل آخر بحرى أو نهرى أو برى أو جوى، فأعماله أعمال قانونية : فهو يتسلم البضاعة من الناقل لحساب عميله ويلتزم باسم العميل بإبرام عقد النقل الثانى وعقد التأمين ويتخذ الإجراءات الجمركية ... إلى غير ذلك، حتى تخرج البضاعة من يده لتكملة رحلتها طبقاً لطلب عميله[2]، وذلك فى نظير عمولة.

٤٩ - ومن هذه الصورة لنشاط وكيل العبور يبدو أنه لا يعتبر ناقلا[3] بأى وصف لأنه لا يتعهد - أساساً - بعملية تغييرمكانى للبضاعة، بل بإتخاذ الإجراءات - بإسم العميل - لابرام عقد نقل مع ناقل يتولى هو تنفيذ العملية، ولهذا فإن الدعوى المرفوعة على وكيل العبور بالمسئولية لا تخضع لأحكام دعوى النقل[3]، كما سنرى.

---

(١) Agent de transit, Forwarding Agent.
انظر بونكاز فى مختصر القانون البحرى : باريس سنة ١٩٣٢ رقم ٣٦٠ وما بعده.

(٢) ولذا يعرف الأستاذ ريبير عقد الترانزيت العقد الذى يتم بين المرسل وشخص آخر بمقتضاه يتلقى هذا الشخص - وهو الوسيط - البضاعة باسم المرسل ويعيد إرسالها باسم المرسل كذلك (ريبير جـ ٢ رقم ١/٢٠٢٧).

(٣) رودبيير رقم ٢٧٨.

كذلك لا يعتبر وكيل العبور وكيلا بالعمولة لأنه يتصرف - فى كل ما يقوم به - لا بأسمه وإنما باسم العميل الموكل ، بذلك يتخلف المعيار الراجح لاعتباره وكيلا بالعمولة ، فلا يخضع لمركزه ولا تنطبق عليه أحكامه(١) .

وبالمثل ، وبتطبيق الملاحظتين السابقتين ، نجد أن وكيل العبور لا يعتبر وكيلا بالعمولة للنقل .

٥٠ - وقد يتخذ الشخص الواحد عدة مهن ، بأن يكون وكيلا للعبور ووكيلا بالعمولة وناقلا أو وكيلا بالعمولة فى الوقت ذاته ، وإذ كان حكم كل من هذه المراكز مختلفاً فقد وجب تحديد المركز الذى يحتله هذا الشخص فى كل حالة بذاتها ، وهى صعوبة تصادف القضاء فى العمل ، ويستعين فيها بالنظر فى العمل الذى كلف به الوكيل(٢) .

٥١ - وقد استبعد القضاء صفة وكيل العبور فى حالة لم يكن فيها الوكيل مكلفاً بعمل محدد بل تعهد بتنظيم عملية نقل البضاعة وعلى مسئوليته(٣) .

---

(١) قارن ريبير جـ ٢ ارقام ١/٢٠٢٧ حيث يقول إنه يتعامل باسم العميل ، ثم يعتبره (رقم ٣/٢٠٢٨) وكيلا بالعمولة (وكذلك رقم ٣/٢٠٢٧) .

(٢) أنظر ماسيلى رقم ٣١٠ .

(٣) فقد حكم أن يعتبر وكيلا بالعمولة ، وليس وكيل ترانزيت ذا وكالة محدودة ، الشخص الذى تلقى البضاعة فى مخازنه قبل نقلها ، وإبرام عقد النقل ودفع الأجرة وقدم الإجراءات الجمركية وشحن البضاعة ، وقام بذلك بمجموعة عمليات مركبة complexe ، فإن هذه هى مهمة الوكيل بالعمولة للنقل وهى تنظيم وتنفيذ جميع العمليات المتعلقة بالنقل وتحت مسئوليته . وهذا الحكم نظر إلى المعيار الغالب فى الوكالة بالعمولة للنقل وهو تعهد الوكيل بالعمولة بتنفيذ عملية النقل كاملة فى جميع اجزائها وعلى مسئولية الوكيل ، فالشخص الذى يتعهد بذلك لا يكون وكيل عبور (استئناف باريس ٢٥ فبراير ١٩٦٠ بحرى فرنسى ١٩٦٠ ص ٢٩٢) .

كما حكم أن وكيل العبور هو شخص له صفة الوكالة وليس مجرد وديع ، فمتى تلقى الوكيل البضاعة وإتخذ إجراءات الجمرك وغيرها واخطر العميل انه يحوز البضاعة تحت تصرفه على الرصيف مخزونة فى مكان عام محروس فإنها تصبح منذ ذلك الإخطار على مسئولية أو مخاطر الموكل ، ويكون على الموكل - إذا شاء - إثبات أن وكيله هذا ارتكب خطأ جسيماً تسبب فى الضرر ، وليس له ان يدعى ان الوكيل تحول إلى وكيل بالعمولة للنقل لمجرد انه كلفه - بعد تلقيه هذا الإخطار منه - بالبحث عن سيارة توصل البضاعة إلى مخازن العميل .

روان التجارية ٩ مايو ١٩٤٩ بحرى فرنسى ١٩٤٩ ص ٥٢٩ .

وحكم كذلك - فى استبعاد فكرة الناقل عن وكيل العبور - بأن مما يدخل فى أخص وظائف الوكيل البحرى (وكيل الترانزيت) قيامه بإعادة إرسال البضاعة التى استلمها فى ميناء التفريغ بعنوان المرسل إليه ، ولا يغير هذا العمل من مركزه إلى مركز الوكيل بالعمولة للنقل ، ولذلك لا تخضع دعوى المسئولية ضده للتقادم السنوى الوارد بالمادة ١٠٨ من قانون التجارة .

إستئناف إكس ٢٧ يناير ١٩٦٦ بحرى فرنسى ١٩٦٦ ص ٦٠٣ .

٥٢ - وكيل الترانزيت إذن وكيل عادى يتعامل باسم عميله الموكل ، ومن هذا المركز تتفرع جميع الأحكام القانونية التى تنظم علاقته بالموكل وبالغير .

٥٣ - وبهذا الوصف المتقدم لا يجوز - فى مصر - أن يباشر مهنة وكيل الترانزيت إلا شركات القطاع العام (م ٢ قانون ١٢٩ لسنة ١٩٦٢) .

٥٤ - واجبات وكيل الترانزيت : الأصل أن تتحدد مهمة وكيل الترانزيت بالاتفاق ، وهى - كما يدل اسمه - القيام باسم العميل باستلام البضاعة من الناقل عند نهاية أحد أجزاء الرحلة وإتخاذ ما يلزم من إجراءات لإبرام نقل جديد وشحن البضاعة لتكمل رحلتها .

وعليه فى ذلك أن يبذل العناية المنتظرة من وكيل محترف ومأجور ، فيختار وسيلة النقل الأكثر فائدة لعميله ، ويبرم عقد نقل بالشروط المعتادة ، ولا يقبل شروطاً لم يجر بها العرف ، ويقوم بكل الإجراءات الشكلية وغيرها كاجراءات الجمرك والإجراءات الإدارية والصحية اللازمة للشحن بطريقة مأمونة ، وعليه كذلك أن يؤمن على البضاعة طبقاً لما يجرى به العرف[١] .

من ذلك مثلا ما قضى به من التزام وكيل العبور من مراعاة حقوق العميل الموكل عند استلامه البضاعة لحسابه من الناقل البحرى ، فعليه عمل الإجراءات والتحفظات اللازمة لحفظ حقوق العميل فى مواجهة الناقل[٢] .

---

(١) ريبير ٢ - ٥/٢٠٢٥ وما بعده ، روديير ٢٧٨ .

أنظر فضلا على الأحكام السابقة فى معيار وكيل الترانزيت والتفرقة بينه وبين الوكيل بالعمولة : نقض فرنسى فى ٦ يوليو ١٩٢٧ دور ١٧ وتعليقاً عليه ص ٤٣١ ، أقرت محكمة النقض حكم الموضوع الذى « اعتبر وكيلا بالعمولة للنقل ومسئولا بوصفه كذلك عن الناقلين اللاحقين الذين ساهموا فى تنفيذ العملية وكيل الناقل الذى تسلم من المرسل إليه سندات الشحن المحررة للحامل بقصد استلام البضاعة عند التفريغ وإرسالها بالسكة الحديد طبقاً لشروط عقد النقل البحرى وهو ما كان يضفى عليه مجرد صفة الوسيط فى الاستلام (وكيل الترانزيت) ، بل على العكس ، فإن عقد النقل إذ كان قد انتهى فإن اتفاقاً جديداً حصل بين المرسل إليه وهذا الوسيط تعهد به الأخير بوصفه مسئولا عن العملية كلها واعاد إرسال البضاعة بحراً باسمه الخاص » .

(٢) فقد حكمت محكمة استئناف باريس فى ٧ فبراير ١٩٦٧ (بحرى فرنسى ١٩٦٧ ص ٦٦٩) أن على الوكيل البحرى أن يسهر على تفريغ البضاعة المعهود بها إليه ، وان يحافظ عليها قبل إعادة شحنها وان يحافظ على دعوى عميله ضد الناقل البحرى ، ويعتبر متخلفاً عن اداء التزامه الأخير إذا
=

وفى مواجهة الجمرك[١]. ويلزمه القضاء بالمطالبة بعمل معاينة قضائية لحالة وكمية البضاعة عند اللزوم[٢].

ويوجب القضاء الحديث على الوكيل البحرى إبداء النصح لعميله متى كان ذلك لازماً لحفظ مصالحه، وبوجه خاص عليه أن يخطره فى وقت مناسب بالقواعد الخاصة بالنقل البحرى وبالمخاطر التى يتعرض لها إذا لم يرفع الدعوى خلال المدة المحددة باتفاقية بروكسل[٣] ولا يكفى لإعفائه من المسئولية أن يكون قد اشترط ذلك الاعفاء كما سنرى.

وعلى الوكيل - فى كل ما كلف به صراحة - أن يحترم تعليمات الموكل تماماً ولا يخرج عنها إطلاقاً، وفضلا على ذلك عليه - من تلقاء نفسه - أن يقوم بكافة الإجراءات ويتخذ الاحتياطات اللازمة لحفظ مصالح موكله.

٥٥ - وإذا خالف الوكيل تعليمات الموكل المتفق عليها، أو أهمل فى إتخاذ ما يقضى به العرف وحسن النية طبقاً لما ينتظر من وكيل مأجور محترف، انعقدت مسئوليته عن الضرر الناشىء عن خطئه. وإنما هو لا

=

لم يقم بعمل التحفظات الخاصة بصندوق سافر على سطح السفينة فى حين أن سند الشحن لم يسمح صراحة بهذ الطريقة للشحن».

كما حكمت استئناف إكس فى ٢٨ يناير ١٩٦٦ (بحرى فرنسى ١٩٦٦ ص ٦٠٣) انه «أياً كانت الأخطاء الحاصلة فى ميناء التفريغ فى استلام البضاعة فإن الوكيل البحرى عن المرسل إليه والمفوض فى استلامها من السفينة عليه أن يتخذ كافة الإجراءات للمحافظة على حقوق الأطراف فى مراجعة المسئولين عن الخسائر التى قد تصيب البضاعة أثناء تفريغها، فإذا تلقى الحمولة دون القيام بأى تحفظ رغم وجود ما يلفت نظره إلى وجود عوار فى أحد الصناديق فإنه بذلك يفقد المالك كل دعوى ضد الناقل تنعقد مسئوليته كوكيل مأجور طبقاً للمادتين ١٩٩١ و١٩٩٢ مدنى».

(١) نفس المعنى السين التجارية ٢٨ يونيه ١٩٦٦ بحرى ١٩٦٧ ص ٢٨ تعليق Jules Ramarony حيث قررت المحكمة مسئوليته لأنه ترك المرسل إليه يتحمل رسوماً جمركية على البضاعة التالفة والبضاعة المفقودة وبذلك عد مهملا فى تنفيذ وكالته.

(٢) السين التجارية ٢٨ يونيه ١٩٦٦ السابق. انظر تعليق راماروني فى بحرى ٦٦ ص ٦١٥.

(٣) استئناف باريس ٧ فبراير ١٩٦٧ : بحرى ١٩٦٧ ص ٦٦٩.

« وإذا عين وكيل ترانزيت فى ميناء التفريغ ليتسلم البضائع ويعيد ارسالها برا، واعلن هذا الوكيل انه لم يمثله الإكعدادلمراقبة عمليات العمليات التى كلف بها، فاعترف بذلك انه لم يتخذ القواعد البسيطة لسلامة الشحن والرص على القاطرة التى أعيد عليها شحن البضائع فيصح حكم الاستئناف الذى قضى بمسئولية وكيل الترانزيت امام موكله عن الأضرار الناشئة عن اعتراف القطار serent ، بحرى فرنسى ١٩٨٧ ص ٦٩٣.

يسأل إلا عن خطئه الشخصى لما قدمنا من أنه وكيل عادى وليس وكيلا بالعمولة[١].

٥٦ ـ هذا، ويعفى وكيل العبور من المسئولية عن الضرر الذى يصيب عميله متى كان ذلك راجعاً إلى سبب أجنبى عنه، أو خطأ من العميل ذاته، أو لم يكن فى تصرفه خطأ بسبب كونه غير ملزم أصلا بالسلوك الذى كان يؤدى إلى منع الضرر، إذ يلزم ابتداء لتقدير ما إذا كان الوكيل مخطئاً أن ينظر فى مدى التزاماته، إذ هو لا يعد كذلك إلا إذا أهمل اتخاذ إجراء كان يجب عليه اتخاذه فإن لم يكن ملزماً أصلا بهذا الإجراء فلا محل لمساءلته، ومن هنا كانت أهمية النظر فى مدى التزامات الوكيل. ولهذا حكم أن الوكالة العامة لوكيل العبور، «لاتتضمن بذاتها التزاماً عليه بالاشراف على شحن البضاعة، فإن هذا الوكيل عليه أن يقدم الناقلين المختلفين وأن يستوفى الاجراءات اللازمة لتنفيذ عملية الشحن، ولكنه لا يملك أن يفرض رقابة على الربان أو المنشأة التى اختارها للقيام بعملية الشحن ذاتها التى تدخل فى اختصاصها دون غيره»[٢]؛ وفى قضيةأخرى نقضت محكمة النقض الفرنسية حكما لأنه «أعفى الوكيل البحرى من كل مسئولية عن شحن البضاعة على سطح السفينة إذ استند فقط إلى كون هذا الشحن ق تم دون علم الوكيل ولم يردّ الحكم على ما أبداه المدعى خاصاً بنطاق الالتزامات التعاقدية للوكيل فى الواقعة ولم يبحث على ضوء هذه الالتزامات ما إذا كان قد وقع من الوكيل إهمال عند الشحن جعل من الممكن وقوع الأعمال المنسوبة للربان والتى أدت إلى الاضرار ببائع البضاعة الشاحن العميل والموكل»[٣].

٥٧ ـ كذلك لا محل لمساءلة الوكيل إذا كان سلوكه مطابقاً للعادة الجارية، ما دام لم يصدر من الموكل تعليمات مخالفة[٤].

---

(١) السين التجارية ٢٢ يونيه ١٩٦٦ بحرى ١٩٦٧ ص ٤٨٩؛ رودييير رقم ٢٧٨.

(٢) استئناف تولوز ٢٠ يونيه ١٩٦٦ بحرى فرنسى ١٩٦٦ ص ٦١٥ تعليق رامارونى.

(٣) نقض فرنسى ٣ أحكام فى ١٣ مايو ١٩٦٤ بحرى ١٩٦٤ ص ٥٤١.

(٤) حكم بذلك فى قضية شكا فيها الموكل من أن الوكيل لم يحصل على سند الشحن إلا بعد رحيل السفينة، فقضت المحكمة بعدم مسئولية الوكيل عن ذلك على أساس أن هذا ما جرت به عادة الميناء وأن تنفيذه الوكالة يفترض خضوعه لهذه العادات: استئناف تولوز ٢٠ يونيه ١٩٦٦ بحرى ١٩٦٧ ص ٦١٥ السابق.

٥٨ - وتنتهى مسئولية الوكيل عن البضاعة، بتسليمه إياها للناقل التالى وإرساله مستنداتها إلى المرسل إليه (أو المرسل طبقاً لشروط الوكالة) أو أمين الحمولة فى ميناء التفريغ. ولهذا فلا مسئولية عليه إذا لم يتخذ الإجراءات اللازمة للمحافظة على دعاوى الرجوع بشأن الحوادث التى تصيب البضاعة المشحونة أثناء نقلها[1] أى بعد خروجها من نطاق وكالته.

٥٩ - الشروط المعدلة لالتزامات ومسئولية وكيل العبور:

(١) لطرفى عقد الوكالة (الوكيل والمرسل أو المرسل إليه) حرية تحديد التزامات الوكيل، وتصح شروطهما وتحترم فى الحدود التى لا تهدم فيها جوهر العقد، بمعنى أنه لا يحترم الشرط الذى يخلع عن الوكيل التزامه باستلام البضاعة من الناقل وإعادة شحنها، فإذا تكشف القاضى أن الطرفين أرادا تكليف الوكيل بذات المهمة التى يقوم بها كوكيل عبور كان هذا الشرط لاغياً.

(٢) تصح شروط إعفاء الوكيل من المسئولية الناشئة عن أخطائه فى تنفيذ بعض التزاماته، متى أبقى الشرط على الوكيل - وهو محترف مأجور - قدراً من المسئولية الجدية، وقد عرض القضاء البلجيكى والفرنسى لهذه الملاحظة فى حكمين فى سنتى ١٩٣٢ و ١٩٦٨، وذلك بصدد شرط غالب فى العمل مقتضاه أن الوكيل «لا يتخذ أى إجراء للمحافظة على البضاعة فى عهدته إلا بطلب صريح من العميل»، وكانت الواقعة التى عرضت للقضاء البلجيكى أن شخصاً باع (فوب) بضاعة وكلف وكيلا باستلامها من محطة السكة الحديد فى ميناء الشحن حيث أنها كانت مرسلة من المصنع داخل البلاد، وبتسليمها لوكيل المشترى فى هذا الميناء، والذى حدث أن وكيل البائع تسلمها فى ميناء الشحن ولكن لسبب ما لم تشحن البضاعة بل تركت على الرصيف أسابيع طويلة حتى تلفت، ودفع هذا الوكيل مسئوليته عن التلف بالشرط الوارد فى العقد بينه وبين الموكل. قضت محكمة استئناف بروكسل فى ١٨ يناير ١٩٣٢ باحترام الشرط تنفيذاً للحرية التعاقدية، ولكنها لاحظت أنه يتعارض مع الواجبات الأولية للوكيل، وأوجبت على كل حال تفسيره بحسن نية، وقالت إن على

(١) السين التجارية ٢٣ يونيه ١٩٦٦ بحرى ١٩٦٧ ص ٤٨٩.

الوكيل - رغم الشرط - أن يخطر عميله بظروف البضاعة وأن يحيطه علماً بما تتعرض له من بقائها على الرصيف[1]. وفى نفس الاتجاه حكم القضاء الفرنسى سنة ١٩٦٨ بمسئولية الوكيل ولو فى ظل شرط بإعفائه من المسئولية متى كان بوسع الوكيل بذل النصح للموكل وكان الضرر قد ترتب مباشرة على عدم تقديم هذه النصيحة[2].

ويفهم من هذا القضاء أنه ليس للوكيل أن يشترط على الموكل شروطاً تؤدى إلى مفاجأة للموكل الذى عهد بمصالحه إلى الوكيل، ولا أن ينقص يده من المحافظة على هذه المصالح التى اعتقد الموكل - وهو يلجأ إلى شخص محترف - أنها فى يد أمينة عليها.

٦٠ - ويلاحظ - مرة أخرى - أن وكيل العبور لا يسأل إلا عن خطئه هو أو خطأ تابعيه لكونه وكيلا عادياً، فلا يسأل عما يصيب مصالح موكله بفعل الناقل الذى تعاقد معه باسم الموكل، كما أن وكيل العبور ليس ناقلا فلا تخضع الدعوى عليه أو دعواه ضده موكله لأحكام دعوى النقل[3]. بل تحكمها قواعد دعوى الوكالة.

٦١ - وقد يخرج الوكيل البحرى - فى عمله - عن مجرد دوره كوكيل ترانزيت، وعندئذ يخضع لمركز آخر هو مركز الوضع الذى اتخذه، بمعنى أنه إذا لم يتصرف كوكيل عن عميله بل كأصيل لزمته - أمام الغير - مسئولية هذا المظهر، من ذلك ما حكمت به محكمة النقض الفرنسية بقولها «إن الوكيل البحرى المكلف باستلام البضاعة والذى يحمل سنداً إذنياً يلتزم - بمقتضى تسليم البضاعة إليه - بالمساهمة فى الخسارة المشتركة طبقاً للمادة ٤٠١ تجارى، فضلا على أنه قبل التعهد بهذه المساهمة وقدم كفالة باسمه الخاص دون أن يبين صفته كوكيل، فيكون مسئولا شخصياً

---

(١) استئناف بروكسل ١٨ يناير ١٩٣٢ دور ٣٠ ص ١٩٩ وتعليق ريتارد وبخاصة ص ١٠١ و ١٠٢ حول مركز وكيل العبور.

(٢) استئناف باريس ٧ فبراير ١٩٦٧ بحرى فرنسى ١٩٦٧ ص ٦٦٩.

(٣) فمتى دفع الوكيل عن المرسل اليه اجرة نقل البضاعة وأراد استردادها منه فلا يقبل ضده الدفع بعدم القبول المقررة بالمادة ٤٣٢ تجارى والخاصة بعقد النقل لأن دعواه دعوى وكيل وليست دعوى ناقل: استئناف روان ٢١ يناير ١٩٦٧ بحرى ١٩٦٧ ص ٥٥١.
نقض فرنسى ٨ فبراير ١٩٦٥ بحرى ١٩٦٥ ص ٣٤٤ وتعليق ليرو.

عن تنفيذ هذا الالتزام الذى تحدد بالاتفاق على أن يكون له الرجوع على موكليه»[١].

٦٢ - وقد يقوم بوظيفة وكيل العبور شخص آخر ليست هذه حرفته، كالناقل البحرى، ولا مانع من ذلك، وعندئذ يخضع الناقل فى هذه الصورة للأحكام الخاصة بالوظيفة التى تثور المساءلة بصددها، وهو وضع يثير كثيراً من الصعوبات إذ يجب النظر فى كل حالة على حدة وتحديد ما إذا كان الناقل فى كل عملية يقوم بدوره كناقل أو بدوره كوكيل بحرى، ومركزه فى الوضعين مختلف تماماً[٢].

---

(١) استئناف بروكسل ١٨ يناير ١٩٣٢ دور ٣٠ ص ١٨٩ وتعليق جان رينار وبالذات ص ١٠١ و ١٠٢ حول مركز وكيل العبور.

(٢) حكم القضاء الفرنسي (مرسيليا التجارية فى ٢٠ مايو ١٩٤٧ بحرى ١٩٤٩ ص ٢٤٠، حكمان فى اول يوليو ١٩٤٧ بحرى ١٩٤٩ ص ٣٤١) ان الناقل البحرى يعد فى نفس الوقت وكيلا للعبور متى تلقى البضاعة (عن المرسل اليه) فى باريس وتعهد بارسالها إلى تونس مقابل بل عمولة ترانزيت وأتعاب خاصة وليس نظير مبلغ إجمالى كما هو حال الوكيل بالعمولة للنقل، وبهذا الوصف لا يسأل عن أخطاء الناقلين اللاحقين بل فقط عن اخطائه الشخصية الواقعة فى الأعمال التى كلف بها وهى حسن اتخاذ الاجراءات التى تسبق وتعاصر وتلحق تلقيه البضاعة حتى دخولها عهدة الناقل البحرى فلا مسئولية عليه إذن لكونه لم يدرج فى السند قيمة البضاعة المتطلبة من جانب الجمرك ما دام لم يصدر إليه أمر بذلك.

الباب الخامس

المقاول البحرى

(مقاول الشحن والتفريغ)(١)

٦٣ - **النصوص** : مادة ١٤٨ : (١) يقوم المقاول البحرى بكافة العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها .

(٢) يجوز أن يعهد الى المقاول البحرى بالقيام لحساب المجهز أو الشاحن أو المرسل اليه بعمليات أخرى متصلة بالشحن أو التفريغ بشرط أن يكلف بها باتفاق كتابى صريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة (أنظر م ٢١٥).

مادة ١٤٩ - (١) يقوم المقاول البحرى بعمليات الشحن أو التفريغ وبالعمليات الاضافية الأخرى لحساب من كلفه بالقيام بها ، ولا يسأل فى هذا الشأن الا قبل هذا الشخص الذى يكون له وحده توجيه الدعوى اليه .

---

(١) أنظر : Berrard. Les entreprises de manutention. Aix 1950.

Caillé Max, La situation juridique de l'aacconier. Paris 1955, P. 451.

Jeuffret, L'intrevention de l'acconter lors de l'aperation eption des marchandises D N. F. 1951. p. 367; note D.M.F. 1956, p. 667.

Pequin Serge, Chargament et déchargément des marchandises. Paris. 1954.

Thomas Antoine Les acconiers Paris 1923.

ومقالى فى مجلة القانون والاقتصاد السنة ٢٥ ص ٤٤٧ إلى ٥١٦ بعنوان « القضاء البحرى الحديث فى مسائل الشحن والتفريغ » ، حيث يجد القارىء الكريم قائمة بمراجع وأحكام عديدة فى الموضوع .

(٢) إذا كان الناقل هو الذى عهد الى المقاول البحرى بالقيام بالعمل بناء على تعليمات من صاحب الشأن أو بناء على شرط فى سند الشحن أو فى عقد ايجار السفينة ، وجب على الناقل اخطار المقاول البحرى بذلك. (حتى يعرف المقاول الشخص الذى تعاقد معه والذى له رفع الدعوى عليه هل هو الناقل أو صاحب الشأن).

مادة ١٥٠ - يسأل المقاول البحرى عن الأعمال التى يكلف بها طبقا لأحكام الفقرة الأولى من المادة ١٤٨ عن خطئه وخطأ تابعيه.

مادة ١٥١ - تسرى على المقاول البحرى أحكام تحديد المسئولية المنصوص عليها فى المادة ٢٣٣ من هذا القانون.

٦٤ - تقوم التجارة البحرية أساساً على نقل البضائع من مكان إلى مكان ، وسواء كانت وسيلة هذا النقل أن تستأجر لذلك سفينة أو أن يعهد بالبضاعة إلى مجهز ليتولى نقلها ففى الحالتين لابد من عمليات شحن البضاعة على السفن الناقلة وتفريغها منها.

ويقصد بالشحن رفع البضاعة من على الرصيف إلى ظهر السفينة تمهيداً لوضعها فى المكان المعد لها عليها ، وبالتفريغ إخراجها من السفينة تمهيداً لتسليمها للمرسل إليه . وسنرى أن عمليات الشحن والتفريغ تقع على الناقل فى عقد النقل ، وأنها فى استئجار السفن تقع على المستأجر ، ولكن هذا ليس موضوع البحث الآن بل إن ما يهمنا هو كيفية تنفيذ هذه العمليات دون النظر إلى تحديد الملزم بها.

٦٥ - وقد كان بحارة السفينة هم الذين يقومون بعمليات الشحن والتفريغ ، إذ لم تكن معقدة كما هى عليه الآن ولأنهم أدرى بالسفينة التى يعملون عليها ، ولأن استخدامهم فيها كان يوفر الوقت والمال ، أما الآن فيقوم بها عمال متخصصون يستخدمون آلات ضخمة ويحترفون هذه العمليات ، ويقوم على رأسهم شخص يسمى acconier [1] فى بعض

---

(١) انظر فى مهمة هذا المقاول تعليقاً تحت إكس ١٧ فبراير ١٩٦٦ بحرى ١٩٦٦ ص ٦٧٩ وبالمجلة الفصلية للقانون التجارى ١٩٦٦ ص ١٠٤٤.

والتسمية ترجع إلى انهم كانوا يستعملون قطعة من الخشب مسطحة تسمى accon لنقل البضاعة من وإلى السفينة والرصيف وأحياناً يسمون dockers.

موانى أوربا ، ويسمون stevedor فى موانى أوربا الشمالية ، ويقال لهم فى الموانىء المصرية فى اللغة العامية «استيفا دورى» . وهذا الشخص هو مقاول الشحن والتفريغ ، وهو عادة شركة متخصصة فى هذا العمل .

٦٦ - وفى مصر يقوم بأعمال الشحن والتفريغ شركة من شركات القطاع العام ، هى الشركة العربية المتحدة لأعمال الشحن والتفريغ ، تابعة للمؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى ، ولها احتكار من دون أفراد وشركات القطاع الخاص (بمقتضى القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٦٢) ، ولكن هذه الشركة تخضع - فى عملها وعلاقتها بالغير - للقانون الخاص أى الذى يحكم نشاط شركات القطاع الخاص طبقا إما هو مستقر فى حكم هذا النوع من الشركات ، فيعتبر نشاطها تجارياً ويخضع لأحكام القانونين البحرى والتجارى دون القانون العام[١]

٦٧ - وليس هنا مجال تحديد من يلتزم بالشحن أو التفريغ ، فموضع ذلك عقد النقل وعقد إيجار السفينة ، وإنما يهمنا الآن الكلام عن مركز مقاول الشحن والتفريغ فى ذاته ، أى سواء كان الملزم بالعمليات - فى عقد النقل أو الايجار - هو الناقل أو المؤجر أو الشاحن .

فسنرى أن الناقل هو الذى يلتزم بشحن البضائع على السفينة لكنه قد يعهد بهذه العملية إلى مقاول مستقل عنه ولكنه يسأل عن أعماله أمام المرسل اليه مسئولية عقدية مباشرة . تقول المادة ٢١٥ بحرى : «يلتزم الناقل بشحن البضائع فى السفن وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك ، كما يلتزم برص البضائع بالسفينة ونقلها وتسليمها عند وصولها» . لاحظ أن النص لايسمح بالتخلص من الالتزام برص البضائع ونقلها وتسليمها عند الوصول ، بل يلقى به على الناقل بشكل آمر . ولكن فى الايجار الشحن والتفريغ على المستأجر .

« وقد حكمت محكمة النقض أن «مفاد نص المادة ٧ من القانون ١٢ لسنة ١٩٦٤ بشأن إنشاء المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى أن

---

(١) بعض الموانىء الأفريقية يقوم بعمليات الشحن والتفريغ شركات حاصلة على امتياز من الحكومة وتسمى Whar ولها احتكار قانونى وتعمل طبقاً للائحة إدارية وقائمة شروط ، ويطبق القضاء الفرنسى عليها نظام المرافق العامة الاقتصادية . انظر فى نظامها مقالى السابق ، مجلة القانون والاقتصاد السنة ٢٥ ص ٤٤٧ رقم ١٧ ومابعدها .

المشرع حظر مزاولة أعمال الشحن والتفريغ بطريق مباشر على غير المقيدين فى السجل ، الا أن ذلك لا يحول دون الاتفاق مع متعهد التخليص والتحميل والنقل على أن يتولى كذلك الاشراف على عملية التفريغ والالتزام بنفقاتها فيعهد عندئذ بهذه العملية الى إحدى الشركات المقيدة فى السجل الخاص ويؤدى لها الرسوم المقرر » .

(نقض ١٥ يناير ١٩٧٩ مجموعة النقض ٣٠ ص ٢١٤).

٦٨ - ويتحدد المركز القانونى لمقاول الشحن والتفريغ بالنظر إلى نشاطه ، فهو يقوم أساساً وبصفة أصلية بالأعمال المادية اللازمة لشحن وتفريغ البضاعة . وبرغم ذلك فقد تشعب الرأى فى معرفة مركزه فى العلاقة التى تربطه بذوى الشأن :

١ - فقيل إنه يعتبر ناقلا ، على الأقل فى الفرض الذى يقوم فيه بتوصيل البضاعة من الرصيف إلى السفينة أو من السفينة إلى الرصيف ، إذ هو يقوم بعمل مماثل لعمل الناقل الذى ينقل البضاعة من محطة السكة الحديد إلى مكان لا يصل إليه القطار . لكن هذا الرأى لم يلق تأييداً لا فى الفقه ولا فى القضاء ، لأن مهمة المقاول الأساسية هى رص أو تستيف البضاعة وفكها وحزمها وفرزها واستخدام آلات لرفعها ونقلها وحفظها ، وأما نقلها فهو عمل ثانوى[1] .

٢ - وقيل إنه يرتبط بعقد وديعة بمقابل أو بعقد حراسة ، على أساس أن عمله الغالب هو المحافظة على البضاعة لديه حتى تسلم للناقل عند الشحن أو المرسل إليه عند الوصول . ويعيب هذا القول أن التزام الوديع التزام ببذل عناية الرجل المعتاد (م ٧٣٤ مدنى مصرى) فى حين أن التزام المقاول - فى القضاء - التزام بنتيجة كما سنرى ، كما أنه تصوير يخالف الوظيفة الاقتصادية للعقد[2] .

---

(١) انظر فى هذا الرأى نقده تفصيلا : مقالى السابق رقم ٢٢ ؛ اسكندرية الابتدائية ٣١ يناير ١٩٥٩ المحاماة السنة ٤٠ ص ٤٠٤ مع تعليق لى عليه .

وفى القضاء الفرنسى كذلك مرسيليا التجارية ٢٨ نوفمبر ١٩٦٧ بحرى ١٩٦٧ ص ٦٨٣ ؛ نقض فرنسى ١٣ نوفمبر ١٩٦١ بحرى ١٩٦٢ ص ٩٥ .

(٢) انظر مقالى السابق رقم ٢٥ .

٣ ـ وقيل هو وكيل، وقد رفضت محكمة النقض المصرية ذلك ناظرة إلى أن عمله الأساسى هو القيام بعمليات مادية[١]. وقيل هو تابع، واعترض على ذلك بكونه يباشر عمله على وجه الاستقلال.

٤ ـ والصحيح أنه مقاول بالمعنى القانونى[٢]، أى أنه يتعهد بتنفيذ عمل معين وعلى وجه الاستقلال فى مباشرة هذا العمل. وعلى ضوء هذا التصوير نعرض فيما يلى لعلاقته بالناقل الذى تعاقد معه، ولعلاقته بالمرسل إليه صاحب الشأن فى البضاعة، ثم لمركزه فى حالة ما يكون المرسل إليه هو الذى تعاقد معه مباشرة أو بواسطة الربان.

٦٩ ـ قالت محكمة النقض فى التزامات ومسئولية المقاول:

«وحيث أن المستأنف عليها الثانية (الطاعنة) هى وكيله عن الشركة المستوردة فى تفريغ الشحنة لقاء أجر تقاضته منها ومن المقرر أن مقاول التفريغ يكون مسئولا قبل المرسل اليه عن أى عجز أو تلف يصيب البضاعة ما لم يقم بإثبات أن هذا العجز أو التلف يرجع لفعل الناقل ذلك أنه بعد تسلمه البضاعة واستقرارها فى حيازته يكون هو المسئول عنها ويفترض أن ما أصابها من عجز أو تلف أنما كان بفعله فإذا أراد تفادى هذه المسئولية فعليه قبل تسليم البضاعة تهيئة الأدلة اللازمة لاثبات مسئولية الناقل عن هذا العجز أو التلف فإذا قصر فى ذلك فهو الذى يتحمل نتيجة هذا التقصير ـ وحيث أنها وقد تسلمت الشحنة من الشركة الناقلة لم تقدم دليلا لاثبات مسئولية هذه الأخيرة عن العجز الذى فى الرسالة كما أنها قصرت فى الحصول على الأدلة اللازمة لذلك إذ كان يتعين عليها عند استلام البضاعة أن تحصل من الشركة الناقلة على كتابة تثبت مقدار ما تسلمته منها فاذا رفضت اعطاءها تلك الكتابة فكان عليها أن تلجأ الى القضاء بدعوى اثبات حالة وتطلب ندب خبير لحضور عملية الوزن واثبات

---

(١) نقض مصرى ٥ يناير ١٩٦٧ مجموعة احكام النقض السنة ١٨ ص ٧٨.

(٢) نقض فرنسى ٤ يونيه ١٩٦٤، بحرى فرنسى ١٩٦٤ ص ٥٨٨ تعليق رودبير وسنعود إلى هذا الحكم.

وقد حكم أن مقاول التفريغ لا ينوب عن المرسل اليه فى استلام البضاعة من الناقل ما لم ينص على ذلك فى عقد مقولة التفريغ، نقض ١١/٦/١٩٧٥ المجموعة عدد ٢٧ ص ١١٩٧.

مقدار العجز و تلجأ الى هيئة محايدة كهيئة اللويدز لتندب مندوبا من قبلها لمباشرة الوزن ، ولكنها لم تفعل شيئا من ذلك بل تسلمت البضاعة وقامت بوزنها فى غير مواجهة الشركة الناقلة اعتمادا على أنها كانت قد طلبت من هذه الشركة قبل وصوله السفينة أن تستعد لحضور عمليات الوزن فردت عليها بالكتاب (الذى أودعته حافظتها) بأنها ترفض الحضور بحجة أن الباخرة غير مسئولة عن الوزن طبقا لسند الشحن ، وهذا لايشفع لها أن تقوم بالوزن بمفردها إذ كان يتعين عليها أن تلجأ للقضاء أو لهيئة اللويدز لندب من يقوم بالوزن فتحصل بذلك على دليل يصلح للاحتجاج به على الشركة الناقلة ويحفظ لموكلته المستوردة حقوقها » .

(نقض ٥ يناير ١٩٦٧ مجموعة النقض ١٨ ص ٧٨) .

وعلى ضوء هذا التصوير نعرض فيما يلى لعلاقته بالناقل الذى تعاقد معه ، وعلاقته بالمرسل اليه صاحب الشأن فى البضاعة ، ثم لمركزه فى حالة ما يكون المرسل اليه هو الذى تعاقد معه مباشرة أو بواسطة الربان .

٧٠ ـ علاقة مقاول الشحن والتفريغ بالناقل : يرتبط المقاول بعقد مقاولة ، سواء كان ذلك مع الناقل أو مع المرسل اليه . وهو عقد تجارى يثبت بالطرق التجارية ، رضائى ، وفورى التنفيذ ، وملزم لجانبيه ، فيه يلتزم الناقل بدفع أجرة المقاول ، وهى تحدد عادة تباعاً مع العمليات التى يعهد إليه بتنفيذها ، ويكون على المقاول ، اتمام عملية الشحن أو التفريغ وأن يستعين فى ذلك بأدوات سليمة ، وأن يتم عمله فى الوقت المتفق عليه ، وبالشروط المتفق عليها أو الجارية فى عرف الميناء ، وإلا كان مسئولا .

٧١ ـ مسئولية المقاول : يسأل المقاول طبقاً للقواعد العامة عن تنفيذ العمل الذى تعهد به ، وعن كل ضرر يصيب السفينة أو البضاعة ، تقول المادة ١٤٩ : يقوم المقاول البحرى بعمليات الشحن أو التفريغ وبالعمليات الاضافية الأخرى لحساب كلفه بها ، ولا يسأل فى هذا الشأن إلا قبل هذا الشخص الذى يكون له وحده توجيه الدعوى إليه . ويعتبر عدم تسليمه البضاعة فى الوقت المتفق عليه وبحالتها كما تسلمها قرينة على خطأ منه حتى يثبت هو أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبى عنه .

١ ـ يقرر القضاء أن المقاول لا يسأل عن الضرر الذى يصيب البضاعة إلا إذا فعله ضرراً للناقل وفى حدود هذا الضرر . ومعنى ذلك أنه

لو كان للناقل أن يتخلص من مسئوليته أمام الشاحن أو المرسل إليه عما أصاب البضاعة لم يكن له أن يسائل المقاول عن هذا الضرر . وقد طبق هذا الحل على حالة كان يمكن للناقل فيها أن يدفع دعوى السمئولية المرفوعة عليه من المرسل إليه بعدم قبولها أو بتقادمها . وتوسع بعض الفقه فقال بتعذر مسئولية المقاول لو كان بوسع الناقل أن يتمسك بشرط إعفاء من مسئوليته أو الشاحن أو المرسل إليه أو بشرط تحديد لها وارد بسند الشحن أو إيجار السفينة(١) . على خلاف فى الرأى .

٢ ـ لا يسأل المقاول إلا عن الضرر المنسوب إليه أى الذى يحدث أثناء قيامه بعمله ودون أن يكون سببه أجنبياً عنه . فإذا كان الضرر ظاهرا فإثبات وقوعه أثناء وجود البضاعة فى حيازته هين ، وذلك بمقارنة حالتها قبل استلامه إياها بحالتها عند ردها طبقاً لمحضر الاستلام . أما إن كان الضرر خفياً كان على الناقل إثبات وقوعه أثناء وجود البضاعة فى حفظ المقاول بما يصعب هذه المرة عليه الاثبات لأن الضرر خفى لايظهر فى محضر التسليم ولذلك لا يمكن الجزم بوقوعه بعد انتقال البضاعة إلى المقاول ، فإن عجز الناقل عن تقديم الدليل على ذلك بقى المقاول غير مسئول عنه (م ١٤٨ و ١٥٠) .

٣ ـ وطبقاً للحرية التعاقدية يكون للمقاول أن يشترط لنفسه ما يشاء من شروط الاعفاء من المسئولية أو تحديد قدر التعويض طبقاً القانون (م ٢١٧ مدنى) .

٤ ـ عقد النقل البحرى يلقى على عاتق الناقل إلتزاما بتسليم البضاعة سليمة إلى أصحابها ، وإذ كان التسليم يستلزم تفريغ البضاعة ، فإن تدخل مقاول للتفريغ إنما يكون أصلا لحساب الناقل وتحت مسئوليته ويكون مركزه مركز التابع للسفينة ولا يكون للمرسل إليه إلا الرجوع على الناقل لتعويض الأضرار الناجمة عن عمل المقاول إذ لا تربطه بهذا الأخير أية علاقة قانونية مباشرة تجيز له الرجوع عليه شخصياً .

«إلا إذا تضمن سند الشحن نصا يفوض الربان فى اختيار مقاول التفريغ والتعاقد معه نيابة عن ذوى الشأن ، ففى هذه الحالة يكون للمرسل

---

(١) أنظر مقالى السابق رقم ٣٢ .

إليه حق الرجوع بدعوى مباشرة على مقاول التفريغ لمساءلته عن الأضرار الناجمة عن عمله . لما كان ذلك ، وكان الثابت من سند الشحن ـ الذى كان مطروحا على محكمة الاستئناف ـ أنه قد نص فى بنده العاشر على أن مقاول التفريغ ولو كان معينا بواسطة الناقل إنما يقوم بعملية التفريغ باعتباره نائبا عن صاحب الشأن فى البضاعة وعلى نفقته ، فإن مفاد ذلك أن المطعون ضدها الثانية كانت تباشر عملها كمقاول تفريغ لحساب المرسل إليه الذى حلت محله الشركة الطاعنة فحق لها الرجوع على المقاول المذكور بالتعويض عما لحق البضاعة من أضرار بسبب خطأ أو إهمال وقع منه أو من أحد عماله (نقض ٢٣ يونيه ١٩٨٠ مجموعة النقض ص ١٨٣٢) .

٥ ـ تقول المادة ١٥١ ، تسرى على المقاول البحرى أحكام تحديد المسئولية المنصوص عليها فى المادة ٢٣٣ من هذا القانون ، وهذه المادة هى الخاصة بالتحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى . ولا يسرى عليه أى تحديد آخر للمسئولية (أنظر م ٢٣٥) .

وهذا النص خاص فقط بمقاول الشحن والتفريغ ، دون الوكلاء أو المعاونين الآخرين للناقل البحرى .

تقول المادة ٢٣٥ ـ (١) إذا أقيمت دعوى المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها على أحد تابعى الناقل جاز لهذا التابع التمسك بأحكام الاعفاء من المسئولية وتحديدها بشرط أن يثبت أن الخطأ الذى ارتكبه وقع حال تأدية وظيفته أو بسببها .

(٢) ولا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذى يحكم به على الناقل وتابعيه على الحد الأقصى المنصوص عليه فى (الفقرة ١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون .

(٣) ولا يجوز لتابع الناقل التمسك بتحديد المسئولية إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع عن فعل بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك بأن ضرراً يمكن أن يحدث (وهما العمد والخطأ الجسيم) .

٧٢ - مسئولية الناقل عن أعمال المقاول : يسأل الناقل - أمام المرسل إليه أو الشاحن - عن أعمال المقاول طبقاً للقواعد المحددة ، بمعنى أن الناقل يكلف المقاول بأعمال يلتزم هو بها أصلا بمقتضى عقد النقل ، تماماً كما هو الحال بالنسبة لعملية النقل ذاتها والمحافظة على البضائع أثناء تنفيذ الرحلة ، وعندما يستعين الناقل فى تنفيذ التزاماته بآخرين فإن الناقل يسأل عن أعمالهم مسئولية مباشرة أساسها عقد النقل ، ومستقلة عن مسئولية المقاول أمامه ، فلو أن مسئولية المقاول قبله ارتفعت لأى سبب لما ارتفعت مسئوليته هو قبل الشاحن ، لأن مسئولية المقاول تنشأ من عقد غير الذى ينشىء مسئولية الناقل . وتطبيقاً لذلك يسأل الناقل فى مواجهة المرسل إليه عن النقص أو التلف الحاصل للبضاعة أثناء وجودها على صنادل فى حراسة المقاول لأن تفريغ الحمولة جزء من عملية النقل تسرى عليها أحكام عقد النقل البحرى (نقض ٧ فبراير ١٩٦٧ مجموعة النقض ١٨ ص ٣٠٠) .

٧٣ - هل يملك المرسل إليه مقاضاة المقاول بدعوى مباشرة :

لا يثور السؤال إذا كان المرسل إليه أو الشاحن قد تعاقد مباشرة مع المقاول[١] ، أو كان الشحان قد فوض الربان - بشرط فى سند الشحن - فى

---

(١) قالت محكمة النقض المصرية : مؤدى نظام «تسليم صاحبه» هو ان يقوم الناقل بتسليم البضاعة مباشرة إلى صاحبها أو من ينوب عنه دون أن تدخل المخازن الجمركية وتكون فى هذه الفترة فى حراسة الناقل حتى يتم تسليمها ، وليس فى هذا النظام ما يجعل مقاول التفريغ نائباً عن المرسل إليه فى الاستلام ، وإذ التزم الحكم المطعون فيه هذا النظر واقام قضاءه على مقاول التفريغ لا يعتبر نائباً عن المرسل إليه أن عملية تفريغ الرسالة جزء متمم لعملية النقل فلا تنتهى بها مسئولية الناقل . فإن النعى على الحكم المطعون فيه بما ورد بأسباب الطعن يكون على غير أساس .

[الطعن رقم ٥٩١ لسنة ٥٠ ق جلسة ١٦/٤/١٩٨٤] .

نقض ١٦ فبراير ١٩٧٦ مجموعة النقض ٢٧ ص ٤٤٤ وسيلى ذكره .

«وحكم ان : النص فى مشارطة ايجار السفينة التى أحال إليها سند الشحن على التزام المرسل إليه بالتفريغ لا يعنى التزامه بالقيام بهذه العملية بنفسه ، وإنما يجوز له ان يعهد بها إلى مقاول تفريغ تكون مهمته قاصرة على الاعمال المادية الخاصة بتفريغ البضاعة من السفينة . وإذ كان التسليم عملا قانونيا يقوم الناقل بمقتضاه بوضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو من ينوب عنه ، وتسبقه عمليات فحص البضاعة ومعاينتها للتحقق من حالتها وعددها ووزنها وقياسها ، فإن مقاول التفريغ لا ينوب عن المرسل إليه فى استلام البضاعة من الناقل إلا إذا نص على ذلك فى عقد مقاولة التفريغ ولا يغير من هذا النظر ان تكون الرسالة قد وردت فى ظل «تسليم صاحبه» ذلك أن معنى هذا النظام هو ان يقوم الناقل بتسليم البضاعة مباشرة إلى صاحبها ، أو من ينوب عنه ، دون أن تدخل المخازن =

التعاقد لحسابه مع مقاول لتفريغ البضاعة فى الصورة التى يكون الشحن والتفريغ أو كلاهما على عاتق المرسل أو المرسل إليه اتفاقاً (وهى حالة وجود شرط التسليم تحت الروافع وشرط التفريغ التلقائى اللذين سنعرض لهما)، فى هذه الصورة لاشك فى قيام علاقة مباشرة بين المقاول والمرسل إليه.

٧٤ - لكن السؤال يثور حيث يكون الناقل هو الملزم بالعمليات ويتعاقد - لحسابه هو - مع مقاول مستقل لتنفيذ عمليات هو ملزم بها.

مرت الاجابة على هذا السؤال بتطورات قضائية وفقهية كثيرة آخرها أحكام ثلاثة من محكمة النقض الفرنسية فى سنوات ١٩٦٤ و ١٩٦٥ و ١٩٦٦، إلى أن نظم القانون الفرنسى الصادر سنة ١٩٦٦ الموضوع.

١ - ذهب بعض الفقه إلى إمكان مقاضاة المقاول مباشرة بوصفه ناقلا، على أساس فكرة النقل المتتابع، أى أنه ينفذ عملية تدخل فى عقد النقل، ويسأل مباشرة أمام المستفيد من هذا العقد عما يقع منه فى تنفيذه. وقال آخرون بإمكان هذا الحل بوصف المقاول وكيلا من الباطن عن الناقل الذى أحله فى تنفيذ التزام عليه، فمن المقرر بالنص أن للموكل كل دعوى مباشرة ضد الوكيل من الباطن[١].

الجمركية، وتكون فى هذه الفترة فى حراسة الناقل حتى يتم تسليمها، وليس فى هذا النظام ما يجعل مقاول التفريغ نائبا عن المرسل إليه فى الاستلام. وإذ كان الحكم المطعون فيه قد خلص من كون مشارطة الايجار التى احال إليها سند الشحن قد تضمنت ان التفريغ يقع على عاتق المرسل إليه، ومن كون الرسالة وردت تحت نظام «تسليم صاحبه» إلى أن التسليم قد تم على ظهر السفينة أو على اكثر تقدير لا يتجاوز المدة اللازمة لتفريغ البضاعة فإنه يكون قد قد خالف القانون وشابة قصور فى التسبيب».

(نقض ١١ يونيه ١٩٧٥ مجموعة النقض ٢٦ ص ١١٩٧).

وليس فى نظام «تسليم صاحبه» ما يجعل مسئولية الناقل تنتهى تلقائيا فور وصول السفينة والبدء فى تفريغ البضاعة أو عند الانتهاء من هذا التفريغ بوضع البضاعة على الرصيف وإنما يبقى البضاعة فى حوزة الناقل وتحت أشرافه ولا تنتهى مسئولية عنها إلا بتسليمها للمرسل إليه تسليما فعليا ...

نقض ٢٩ / ١٠/١٩٧٩.

(١) انظر مقالى السابق رقم ٣٤ و ٣٨.

٢ - لكن القضاء الفرنسي رفض كل هذه المحاولات ، مقدراً أن الناقل مسئول وحده أمام الشاحن عن تنفيذ عقد النقل ، وأن المقاول - في نظر الشاحن - تابع للناقل لا تجوز مقاضاته إلا من خلال الناقل[١]. وأخذت بذلك محكمة الاسكندرية الإبتدائية في حكم لها في ٢١ نوفمبر ١٩٥٣[٢] ومحكمة استئناف الاسكندرية في سنة ١٩٥٧[٣] ومحكمة النقض المصرية ، حيث قالت : « عقد النقل البحري يلقى على عاتق الناقل التزاما بتسليم البضاعة سليمة إلى أصحابها ، وإذا كان التسليم يستلزم تفريغ البضاعة فإن تدخل المقاول التفريغ إنما يكون لحساب الناقل وتحت مسئولية ويكون مركزه مركز التابع للسفينة ولا يكون للمرسل إليه إلا الرجوع على الناقل لتعويض الاضرار الناجمة عن عمل المقاول إذ لا تربطه بهذا الأخير أي علاقة قانونية مباشرة تجيز الرجوع عليه شخصيا . وذلك ما لم يتضمن سند الشحن نصا يفوض الربان اختيار مقاول التفريغ والتعاقد معه نيابة عن ذوي الشأن ، إذ يكون للمرسل إليه في هذه الحالة دعوى مباشر قبل مقاول التفريغ لمساءلة عن الأضرار الناجمة عن عمله ... » . (نقض ١٦ فبراير ١٩٧٦ مجموعة النقض ٢٧ ص ٤٤٤). (نقض ٣ يونيه ١٩٨٠ مجموعة النقض ٣١ ص ١٨٣٢) ، وأيده كذلك معظم الفقه الحديث[٤].

٣ - ولهذا ، وقد انسد أمام الشاحن طريق المسئولية التعاقدية فقد ذهب بعض الشراح والقضاء إلى السماح له بمقاضاته على أساس المسئولية التقصيرية المبنية على الخطأ بشرط إثبات خطأ وقع من المقاول ، مع صعوبة تحديد المقصود بالخطأ في هذا الخصوص[٥] ، أو

---

(١) س روان ٢٣ ابريل ١٩٦٥ بحري ١٩٦٥ بحري ١٩٦٥ ص ٨٥١ تعليق G.F. Montier .

(٢) حيث قالت « يلزم عقد النقل الناقل بتسليم البضاعة لأصحابها ، وعلى هذا ، والتسليم يستلزم تفريغ البضاعة ، يكون تدخل مقاول التفريغ هنا إنما هو لحساب الناقل وتحت مسئوليته ، ويكون مركزه مركز التابع للسفينة ، ومن ثم فلا علاقة قانونية بينه وبين صاحب البضاعة تجيز الرجوع عليه شخصياً وليس له إلا الرجوع على السفينة ... » .
انظر مقالي سالف الذكر رقم ٣٦ .

(٣) استئناف الاسكندرية ٥ نوفمبر ١٩٥٧ المجموعة الرسمية السنة ٥٧ ص ١٠١ .

(٤) انظر مقالي سالف الذكر رقم ٢٧ .

(٥) انظر مقالي السابق رقم ٣٩ إلى ٤٢ . استئناف الاسكندرية ٥ نوفمبر ١٩٥٧ السابق . وقضت محكمة النقض الفرنسية في ٤ ديسمبر ١٩٦٨ (دلوزسيري ١٩٦٩ - قضاء - ٢٩١ تعليق

على أساس المسئولية الناشئة عن الحراسة وفيها يكفى إثبات نسبة الضرر الحاصل للبضاعة إلى فعل الأدوات التى استخدمها المقاول فى تنفيذ عملياته.

هذا إلا إذا كان المقاول مرتبطاً مع المرسل إليه بعقد المقاولة لكون الناقل قد تعاقد مع المقاول لحساب المرسل إليه وبتفويض منه فى ذلك، إذ يعتبر العقد قائماً مباشرة بين المقاول المرسل إليه وهو ما يستبعد المسئولية التقصيرية بكل صورها[١].

٧٥ - ٤ - القضاء الأخير لمحكمة النقض الفرنسية : بدأ عرض المسألة على محكمة النقض الفرنسية - فى حكم لها فى ٤ يونية ١٩٦٤[٢] قضت فيه أن « عقد النقل البحرى بسند شحن يتضمن بطبيعته حق المرسل إليه فى التمسك على مقاول التفريغ بالاتفاق المبرم بين الأخير والناقل بقصد إستلام البضاعة ... ويكون للمرسل إليه فى هذه الدعوى أن يتمسك فى مواجهة المقاول بقواعد عقد المقاولة الذى يخضع للقواعد العامة، ويجب - فى شأنه - إستبعاد المادتين ١٠٥ و ٤٣٥ تجارى الخاصتين بمدد تقادم دعوى عقد النقل ». وكررت ذات العبارة فى حكمين لها فى ٢٠ يناير ١٩٦٥[٣].

روديير) بقبول دعوى المسئولية التقصيرية المرفوعة من الغير ضد مقاول التفريغ عن الخطأ الواقع فى نشاطه المهنى (عدم إحكام ربط الصناديق) مما أدى إلى سقوطها أثناء رفعها بالأوناش.

ويعرض التعليق بالتأييد لهذا الحل، مناقشاً فكرة الخطأ التقصيرى الواقع من المقاول.

(١) وقد رتب الشرح على عدم إمكان مساءلة المقاول إلا من خلال الناقل أن الدعوى ترفع على الناقل بمقتضى عقد النقل. ويكون للناقل إذا شاء أن يرجع على المقاول بما يحكم به عليه إذا كانت علاقة الناقل بالمقاول تسمح بذلك. ومعنى ذلك أن يفيد المقاول من الإعفاءات التى يضمنها عقد النقل. بل ومن الإعفاءات التى يقررها القانون للناقل لأن هذه الإعفاءات - كما سنرى - تمنع الحكم على الناقل بالتعويض الكامل وهو بدوره لا يستطيع الرجوع على المقاول إلا بما دفعه هو للمرسل إليه. ويضيف أن حرمان الشاحن من مقاضاة المقاول مباشرة حكم عادل لأن مركزه يتحدد وقت إبرام عقد النقل وبشروطه ولا معنى لأن يتغير هذا المركز بحسب ما إذا تم تنفيذ هذا العقد بواسطة عمال الناقل أو بالاستعانة بأشخاص آخرين مستقلين عنه

انظر مقالى السابق رقم ٣٢.

(٢) بحرى فرنسى سنة ١٩٦٤ ص ٥٨٨ تعليق روديير.

(٣) بحرى فرنسى ١٩٦٥ ص ٢٧٣ تعليق بيير ليرو.

وهكذا تخول محكمة النقض الفرنسية المرسل إليه حقاً فى أن يقاضى مباشرة المقاول الذى تعاقد معه الناقل على تفريغ أو شحن البضاعة.

ولا يتسع هذا الحكم إلا لحالة النقل البحرى بسند شحن، دون مشارطة إيجار السفينة ودون صور النقل الأخرى كالنقل البرى أو النقل بالسكة الحديد[١].

كما لا يقوم هذا الحكم إلا بالنسبة لما يكون بين الناقل والمقاول من اتفاق متعلق بتسليم البضاعة أى يستهدف تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، ومن ذلك تفريغها، أما أى اتفاق آخر ليس له هذا الهدف فليس للمرسل إليه شأن به.

والذى تقرره المحكمة للمرسل إليه هو مخاطبة المقاول مباشرة، على أساس تعاقدى، مستنداً إلى الاتفاق المبرم بين الناقل والمقاول والذى لم يكن هو طرفاً فيه، ولذا تخضع هذه المطالبة لأحكام عقد المقاولة مادام هو أساس الدعوى. ولذا - أيضاً - لا تحكمه قواعد النقل البحرى. وهو ما قررته محكمة النقض.

وهذا الحكم - كما هو واضح - خروج على القواعد العامة فى نسبية العقود.

٧٦ - فما أساس هذا الخروج على القواعد العامة؟ لم تفصح المحكمة، وأكتفت بالتقرير دون التبرير[١].

---

(١) بيرر روبيير، فى تعليقه. هذا التحديد بكون مشارطة الايجار لا تكون عادة ثلاثية الأطراف فلا تتضمن سوى المؤجر والمستأجر. أما النقل بسند شحن فهو بطبيعته يقيم علاقة تعاقدية بين أشخاص ثلاثة هم المرسل والناقل والمرسل إليه. وان النقل بالسكة الحديد والنقل البرى يقوم فيه الناقل بكافة العمليات ولم تظهر فيه مؤسسات خاصة مستقلة تقوم بمثل هذه العمليات كما هو الشأن فى النقل البحرى.

(٢) فى تبرير رأى النقض هذا تفرق الرأى: فقيل إن عقد النقل ثلاثى الأطراف يعتبر المرسل إليه طرفاً فيه رغم انه لم يشارك فى إبرامه لأن حق المرسل إليه فى الاستلام هو الغاية الاقتصادية من عقد النقل بأكمله. فكما أن المرسل إليه طرف فى عقد النقل بسبب مصلحته الاقتصادية فيه فإنه كذلك طرف منضم إلى عقد المقاولة المبرم بين الناقل والمقاول لأن هو صاحب المصلحة فى تنفيذ هذه المقاولة، ويستند هذا التبرير كذلك إلى الادارة الضمنية للأطراف جميعاً (ردوبيير فى تعليقه السابق). ويقترب هذا الرأى من رأى قال به الأستاذ سكابل Scapel فى كتابه «الشحن والتفريغ والمسئول عنهما» المطبوع فى باريس سنة ١٩٤٩ صفحة ١٧ إذ يركن إلى وكالة ضمنية أساسها عرف الميناء. أنظر كذلك مقالى السابق رقم ٤٤.

=

٧٧ - ومع ذلك فإن السير مع وجهة محكمة النقض الفرنسية يجرنا إلى نتائج غريبة: فإن المحكمة تسمح للمرسل إليه فى دعواه ضد المقاول أن يتمسك عليه بعقد المقاولة الذى يربط بالناقل، أى يتمسك عليه بشروط هذا العقد ومدد إجراءات الدعوى الناشئة عنه، ومعنى ذلك أن مركز المرسل إليه - عندما يسلك هذا الطريق - قد يختلف عن مركزه عندما يقاضى الناقل - على أساس عقد النقل - عما أصاب البضاعة أثناء شحنها أو تفريغها، وهى نتيجة تنفر منها الغاية الاقتصادية التى استهدفتها المحكمة وهى التسوية بين حالة ما يقوم الناقل - بوساطة عماله - بهذه العمليات وحالة ما يعهد بها إلى مقاول مستقل عنه[1].

ولعل المحكمة قدرت هذه النتيجة الشاذة عندما أصدرت حكماً لاحقاً فى ١٠ يناير سنة ١٩٦٦[2]، وعدلت فيه صيغة المنطوق، فقالت « إن عقد النقل بسند شحن يتضمن - بطبيعته - حق المرسل إليه فى مقاضاة مقاول التفريغ بقصد استلام البضاعة ». وهكذا لم تكرر قولها إن للمرسل إليه التمسك بالإتفاق المبرم بين الناقل والمقاول، وبذلك أصبح للمرسل إليه أن يتمسك على المقاول لا بأحكام عقد المقاولة - الذى هو غريب عنه - بل بأحكام عقد النقل وحده، فهو الذى يستمد منه وحده المرسل إليه حقوقه، وهو الذى يحكم عملية النقل بأكملها حتى تسليم البضاعة للمرسل إليه.

٧٨ - **القانون الفرنسى**: الخاص بإيجار السفن والنقل البحرى (الصادر سنة ١٩٦٦) وضع تنظيما لمقاولات الشحن والتفريغ (المواد ٥٠ وما بعدها من القانون والمواد ٨٠ وما بعدها من المرسوم)، فعرض لمسئولية المقاول من حيث أسبابها وإثباتها، ووضع حداً أقصى للتعويض الذى يحكم به فى حالة إنعقادها. ونص فى المادة ٥٠ من

=

والحل الذى انتهت إليه محكمة النقض الفرنسية وإن يكن عملياً لا يسنده اعتبار قانونى.

وتقترب هذه التفسيرات - وخاصة الأول منها - من الحل الذى أخذت به محكمة النقض المصرية فى حكمها الصادر فى ٢٥ فبراير ١٩٦٥ والذى اعتبرت فيها المرسل إليه «ذا شأن فى سند الشحن، يتكافأ مركزه - حينما يطالب بتنفيذ عقد النقل - ومركز الشاحن.

(١) انظر تعليق شوفو على هذه الأحكام بحرى فرنسى ١٩٦٥ ص ٧.

(٢) بحرى فرنسى ١٩٦٦ ص ٢٧١ تعليق ليرو.

القانون على أن مسئولية المقاول لا تقوم إلا فى مواجهة من طلب خدماته وهو الذى يكون له وحده دعوى بالمسئولية ضده[١]، [٢].

٧٩ - وقد حسم القانون البحرى المصرى الجديد هذه المسألة فى المادة ١٤٨، التى تقول أن المقاول يقوم بالعمليات لحساب من كلفهما بالقيام بها، ولا يسأل فى هذا الشأن إلا قبل هذا الشخص الذى يكون له وحده توجيه الدعوى إليه.

٨٠ - المذكرة الايضاحية للقانون المصرى:

ثم تناول المشروع المقاول البحرى فى المواد من ١٤٨ إلى ١٥١ مبتدئاً ببيان وظيفته وهى القيام بعمليات الشحن والتفريغ لحساب مجهز السفينة أو صاحب الشأن فى البضاعة شاحنا كان أو مرسلا إليه (الفقرة الأولى من المادة ١٤٨). ومن الواضح أن هؤلاء الأشخاص يلجأون إلى المقاول البحرى له للافادة من خبرته فى عمليات الشحن والتفريغ وما يملكه من أدوات ومعدات لازمه لهذه العمليات كالصنادل والبراطيم والمواعين وغيرها.

---

(١) أنظر Jean-Claude S, Le droit nouveau des contrats d'affrètement et de transport maritime, Rev. Tr. dr. comm. 1967, p. 3, surtont p. 392, No. 159.

وروديير، الوجيز ١٩٨٢ رقم ٢٧٤.

(٢) في القانون التونسي مقاول الشحن والتفريغ هو الشخص المكلف بتداول البضاعة المنقولة بحراً ويحصل هذا التداول بعمليات الشحن والتفريغ على الرصيف أو على الأطواف او فى المساء او المرفأ أو البحر - وهو يقوم بتقسيم البضاعة وشحنها ورصفها وذلك رصفها وتفريغها ويأخذها او يضعها على الرصيف أو في مستودع او في نفد الأماكن المسقفة او غير المسقفة ويسلمها مادياً إلى اصحابها - ويعمل لحساب الناقل البحرى الملزم وحده بتسليم البضاعة على انه يمكن ان يصبح حسب الحال وكيلا للشاحن أو للمرسل إليه بموجب شرط مدرج بمشارطة الابحار او بوثيقة الشحن. وعليه أن يحرر بمحضر من جهة الأمر كشفاً مفصلا عن البضاعة ويكون ذلك الكشف حجة له او عليه فى علاقاته مع الناقل البحرى - ويوضع ذلك الكشف وجوباً تحت طلب جميع من يهمهم النقل الذى حرر بمناسبته - ويتمتع المقاول بحق الحبس الممنوح لأمين الحمولة (م ١٦٩ تونسى).

- كما يخضع المقاول لقواعد تحديد المسئولية والإعفاء منها والتقادم والاختصاص المقررة لصالح المجهز او ضده (م ١٧٠).

ويجوز أن يقوم المقاول البحرى بجانب هذا العمل الاصلى بعملية أخرى اضافية ، ومن أمثلتها تسلم البضائع على البر والمحافظة عليها حتى يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل اليه . بيد أن هذه الأعمال الاضافية لا تدخل فى وظيفة المقاول البحرى الا إذا كلف بها باتفاق صريح (المادة ١٤٨ فقرة ثانية) .

ويقوم المقاول البحرى بالعمل لحساب من كلفه به ، ولا يكون مسئولا الا قبله ، ولهذا أوجبت الفقرة الثانية من المادة ١٤٩ على الناقل - إذا كلف المقاول بعمل بناء على تعليمات من صاحب الشأن فى البضاعة أو بناء على شرط فى سند الشحن - أن يخطر المقاول بحقيقة الوضع ليعلم لحساب من يعمل وتجاه من هو مسئول .

ويسأل المقاول البحرى عما يعهد إليه من أعمال عن خطئه وخطأ تابعيه ، وهو خطأ واجب الاثبات وعندما يقوم بأعمال وكيل السفينة أو وكيل الشحنة تسرى عليه الأحكام الخاصة بكل منهما (المادتان ١٥٠ و ١٥١) » .

البــــاب السادس

أحكام مشتركة بين الوكلاء والمقاولين

٨١ - النصوص القانونية في الأحكام العامة للوكلاء والمقاولين:

مادة ١٣٧ - يسرى على العقود والأعمال التى يجريها الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون قانون الميناء الذى تتم فيه هذه العقود أو الأعمال.

مادة ١٣٨ - يجوز أن تقام دعوى الوكيل البحرى أو المقول البحرى على الموكل أو صاحب العمل أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن الوكيل أو المقاول.

مادة ١٣٩ - تنقضى دعوى الموكل أو صاحب العمل على الوكيل البحرى أو المقاول البحرى بمضى سنتين من تاريخ استحقاق الدين.

٨٢ - وتسرى هذه الأحكام على الوكلاء والمقاولين، أى من يقوم بأعمال قانونية أو أعمال لحساب موكله، الناقل أو مالك السفينة أو الشاحن.

٨٣ - وقانون الميناء الذى يتم فيه العمل هو الذى يسرى عليه، والمقصود بقانون الميناء القانون أو اللائحة أو العرف السارى فى المحل.

وإذا اتفق على العمل (مثلا على عمليات الشحن أو التفريغ) فى مكان آخر غير الميناء ولكنها نفذت ميناء آخر سرى قانون هذا الميناء احتراما للغاية من الحكم وهو اخضاع المقاولين والوكلاء لقانون يعرفونه أكثر من غيره واعتادوا عليه.

٨٤ - والنص الخاص بجواز رفع الدعوى من الوكيل أو المقاول على رب العمل أو الموكل أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن

الوكيل أو المقاول جوازى، روعيت فيه مصلحة الوكيل أو المقاول . فلا - مانع من طرحه واتباع القواعد العامة عند رفعه الدعوى، ولكن لايجوز حرمانه منها مقدما .

٨٥ - وتنقضى دعوى الموكل أو صاحب العمل على الوكيل أو المقاول بمضى سنتين من تاريخ استحقاق الدين . ومدة السنتين هذه مدة تقادم عادى تخضع للانقطاع والوقف (٣٨٢ ، ٣٨٣ ، ٣٨٤ ، ٣٨٥ مدنى) ، وخاصة بالمفاوضات بين الطرفين متى توافرت شروطها (أنظر ما سيلى رقم   فى خصوم تقادم الدعاوى فى النقل البحرى للبضائع) .

ويبدأ سريانها من وقت استحقاق الدين طبقا للقواعد العامة أى من وقت انتهاء الأعمال أو من أى وقت آخر سيلحق به الدين .

وهذا التقادم خاص بدعوى الموكل وصاحب العمل على الوكيل أو المقاول . أما الدعوى من الموكل أو المقاول على أى منهما فتخضع للتقادم العادى ، ومدته خمسة عشرة سنة من وقت يستحق فيه الدين

٨٦ - تقول المذكرة الايضاحية :

٩٩ - ويترك المشروع البحارة ليلتقى فى الفصل الرابع بأشخاص آخرين لا يعملون فى البحر ولكن فى شئون تتعلق بالسفينة ، وهم المقاولون البحريون والوكلاء البحريون سواء منهم من كان منهم وكيلا عن السفينة أو وكيلا عن الشحنه ، وكلاهما تعبير نقله المشروع عن الاصطلاح الذائع فى المعاملات البحرية ، وأن كان الأصح فى لغة القانون القول « وكيل المجهز » أو « وكيل صاحب الشأن فى البضاعة » لأن الوكالة لاتكون عن جماد مثل السفينة أو الشحنة .

١٠٠ - وبدأ المشروع الكلام عن هؤلاء الأشخاص بأحكام عامة تجمعهم فى اطار واحد وتهدف الى حمايتهم باخضاعهم لقانون يألفونه يرتاحون اليه بازالة عبء مسئوليتهم بتقادم قصير .

وتحقيقا لهذا الهدف جعلت المادة ١٣٧ القانون الواجب التطبيق على الأعمال أو العقود التي يجريها المقاول أو الوكيل البحرى هو قانون الميناء الذى يتم فيه العمل أو العقد ، وغالبا ما يكون الميناء الذى يوجد فيه موطن المقاول أو الوكيل فيكون القانون الوطنى هو الواجب التطبيق .

ويلاحظ أن الاسناد فى النص موجه الى الأحكام الموضوعية فى القانون الواجب التطبيق وليس الى أحكام تنازع القوانين فى هذا القانون .

١٠١ - وقررت المادة ١٣٨ للمقاول أو الوكيل البحرى حقا فذا هو اجازة اقامة دعواة على صاحب العمل أو الموكل أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها موطنه لكيلا يتحمل مشقة اقامة الدعوى أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن المدعى عليه كما تتطلب القواعد العامة . ولا تنطبق هذه القاعدة فى النطاق الداخلى فحسب ، وإنما تسرى أيضا فى مجال الاختصاص الدولى ولعل فائدتها للمقاول أو الوكيل البحرى المصرى فى هذا المجال الأخير أكبر منها فى المجال الداخلى ، لأنها تمكنه من مقاضاة خصمه أمام قضاء قريب منه يتكلم لغته ويسير على أوضاع مألوفه له .

١٠٢ - وحددت المادة ١٣٩ مدة قدرها سنتان لانقضاء دعوى صاحب العمل أو الموكل قبل المقاول أو الوكيل . ويلاحظ أن النص يقصر الانقضاء على الدعاوى التى يوجهها صاحب العمل أو الموكل الى المقاول أو الوكيل . أما الدعاوى فى الاتجاه العكسى فلا يشملها النص ، ومن ثم تجرى عليها القواعد العامة .

الباب السابع

عقد القطر (١)

٨٧ - النصوص.

مادة ٢٧٩ - (١) تكون إدارة عملية القطر داخل الموانى لربان السفينة المقطورة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التى تحدث أثناء عملية القطر.

(٢) ويجوز باتفاق كتابى ترك إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة، وفى هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التى تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة.

مادة ٢٨٠ - (١) تكون إدارة عملية القطر خارج حدود الموانى لربان السفينة القاطرة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التى تحدث أثناء عملية القطر، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة.

(٢) ويجوز باتفاق صريح ترك عملية القطر خارج الميناء لربان السفينة المقطورة وفى هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التى تحدث أثناء عملية القطر.

مادة ٢٨١ - تنقضى الدعاوى الناشئة عن عملية القطر بمضى سنتين من تاريخ انتهاء هذه العملية.

٨٨ - عقد القطر Remorquage:

يقصد بعقد القطر اتفاق تلتزم به سفينة بجر سفينة أخرى أو عائمة فى البحر أو للخروج أو الدخول فى الموانى. وللقطر صور عدة تختلف من حيث الطبيعة القانونية:

---

(١) انظر Chaire legendre, le cortrat de remorquage, D. M. F. 1987 P. 3.

١ - فقد يهدف إلى أن تقدم القاطرة قوتها المحركة لمساعدة سفينة بحرية لها محركاتها ومزودة بطاقمها ، وعندئذ يكون العقد مقاولة يكون للمقطورة فيه توجيه تنفيذ العملية وتتحمل أمام الغير المسئولية عنها .

٢ - وقد يقصد بالقطر جر عائمات ليس لها وصف السفينة ، كحطام أو سفينة هجرها طاقمها أو صندل أو غير ذلك من العائمات التى لا تعد سفنا بالمعنى القانونى بل أشياء جامدة ليس لها قوة محركة وتكون العملية هنا عقد نقل عادى اذ تشبه فيه المقطورة بالبضاعة ، وقد قلنا أنه يمكن أن يتم النقل بطريق الجر . وتخضع الدعوى عن تنفيذ هذه العملية لقواعد النقل ومنها التقادم (استئناف الاسكندرية مكتب التحكيم أول مارس ١٩٧٢ لم ينشر) .

٣ - وقد حكمت محكمة النقض « أن النص فى المادتين ١٧٤ و ١٧٥ من القانون المدنى يدل على أن مسئولية المتبوع عن أعمال تابعة غير المشروعة هى مسئولية تبعية مقررة بحكم القانون لمصلحة المضرور تقوم على فكرة الضمان القانونى فالمتبوع يعتبر فى حكم الكفيل المتضامن كفالة مصدرها القانون وليس العقد ، ومن ثم فان للمتبوع الحق فى الرجوع على تابعه محدث الضرر بما يفى به من التعويض للمضرور لا على أساس أنه مسئول معه لأنه مسئول عنه .

« وعقد القطر وان كان يعتبر من عقود النقل البحرى الا أنه ليس ثمة ما يمنع قانونا من اتفاق طرفيه على أن تكون القاطرة وربانها ورجال طاقمها تحت رقابة وتوجيه الشركة المطعون ضدها - مالكه المنشأة المقطورة - وتابعين لها ومن ثم تسأل عن خطئهم ، ولا يعد ذلك منهم اتفاقا على نفى أو درء للمسئولية التقصيرية - وهو الأمر الذى حظرته المادة ٣/٢١٧ مدنى - إذ أن مسئولية المطعون ضدها على أساس مسئولية المتبوع عن أعمال تابعه غير المشروعة - وعلى ما سلف البيان - هى مسئولية تبعية مقررة بحكم القانون لمصلحة المضرور بضم مسئول آخر يكفل بالتضامن المسئول الأصلى دون أن ينقص ذلك من حق المضرور فى الرجوع أن شاء على المسئول الأصلى مباشرة أو على المتبوع ، فاذا استأدى تعويضه من المتبوع كان للأخير الرجوع على تابعة محدث الضرر بما يفى به من التعويض للمضرور ، كما أن عدم الاتفاق فى عقد القطر

على تنظيم كيفية ملازمة ملاك الحوض العائم أو وكلائهم (المطعون ضدهم) للرحلة البحرية أثناء القطر لا ينفى تبعية ربان ورجال طاقم القاطرة للمطعون ضدها، تلك التبعية الثابتة بشروط عقد القطر والتى تعطيها السلطة الفعلية فى الرقابة والاشراف والتوجيه على ربان وبحارة القاطرة، ذلك أن علاقة التبعية تقوم على السلطة الفعلية التى تثبت للمتبوع فى رقابة التابع وتوجيهه سواء عن طريق العلاقة العقدية أو غيرها وسواء استعمل المتبوع هذه السلطة أو لم يستعملها طالما أنه كان فى استطاعته استعمالها».

(٨ مايو ١٩٧٨ مجموعة النقض ٢٩ ص ١١٨٠).

٤ - وقد يكون مقصود القطر انقاذ سفينة فى خطر الهلاك. ويخضع عندئذ لأحكام المساعدة البحرية التى نعرضها فى باب الحوادث البحرية.

٨٩ - وتقول المذكرة الايضاحية:

وفى الفصل الثالث تكلم المشروع عن القطر، وهو عملية تقوم بها فى الغالب سفن متخصصة مجهزة لهذا الغرض وتؤدى خدمات مختلفة، كمعاونة السفن على الرسو بمحاذاة أرصفة الميناء، وسحب السفن التى تتعطل آلاتها داخل الميناء أو فى عرض البحر، وسحب السفن التى تصير غير صالحة للملاحة إلى الأحواض التى تفك فيها لتباع حطاما، والمعاونة على تعويم السفن التى تقذفها الأمواج فوق الشعب والصخور.

وتجرى العملية بناء على عقد بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة يتعهد بمقتضاه الأول باعداد السفينة القاطرة لتكون صالحة للقيام بالعملية المتفق عليها وبتنفيذ هذه العملية، ويتعهد الثانى بدفع أجرة القطر. ومن المعلوم ان هناك جدلا فقهيا حول طبيعة هذا العقد. ولم يشأ المشروع ان يقحم نفسه فى هذا الجدل النظرى، فوجه اهتمامه إلى المسألتين العمليتين اللتين تعرضان فى هذا المقام، وهما: لمن تكون ادارة عملية القطر، لربان السفينة القاطرة أم لربان السفينة المقطورة؟؟ وعلى من تقع المسئولية عن الاضرار التى تحدث أثناء تنفيذ العملية؟ واجاب المشروع بقاعدة منطقية هى الربط بين الادارة والمسئولية. فوضع الثانية حيث تكون الأولى. وإذا كان صحيحا ان

المشروع ترك تنظيم إدارة العملية لاتفاق الطرفين ، فقد وضع فى المادتين ٢٧٩ و ٢٨٠ نظاما احتياطيا ليرجع إليه عند عدم وجود الاتفاق ، وهو نظام مستحدث نقله المشروع عن القانون الفرنسى الصادر فى الثالث من يناير ١٩٦٩ بشأن تجهيز السفن والبيوع البحرية ، ويقوم هذا النظام على التفرقة بين القطر داخل الموانى والقطر خارجها :

ففيما يتعلق بالقطر داخل الميناء ، تكون إدارة العملية لربان السفينة المقطورة . ولكن ليس معنى هذا ان يظل ربان السفينة القاطرة سلبيا ، وإنما المقصود ان التعليمات الخاصة بادارة عملية القطر تصدر من ربان السفينة المقطورة ويكون على ربان السفينة القاطرة تنفيذها ، وتسأل سفينته عن الخطأ فى هذا التنفيذ . ولما كانت الادارة فى هذا الفرض للسفينة المقطورة فهى أيضا المسئولة عن الاضرار التى تنشأعن العملية ، سواء أحدث الضرر للسفينة القاطرة أم للغير . وتقوم المسئولية على فكرة الخطأ المفترض ، وتنتفى إذا أثبت مجهز السفينة المقطورة السبب الأجنبى أى القوة القاهرة أو فعل الغير أو خطأ السفينة القاطرة . وقد خص المشروع هذا السبب الأخير بالذكر لتبين أن ربان هذه السفينة لايظل سلبيا أثناء تنفيذ العملية وأنما يقوم بدور ايجابى هو تنفيذ التعليمات التى تصدر من ربان السفينة المقطورة ويكون مسئولا أن أخطأ فى تنفيذ هذه التعليمات .

ويجوز باتفاق صريح تعديل هذه الأحكام . ولم يشترط المشروع أن يكون الاتفاق مكتوبا ، ولكنه استلزم أن يكون صريحا قاطعا فيما قصده المتعاقدان ، فإذا اكتنفه الشك ، وجب طرحه جانبا والعمل بما يقضى به القانون .

ويكون الحكم عكسيا بالنسبة الى القطر خارج الموانىء ، فتكون الادارة للسفينة القاطرة ، والمسئولية عندها ، إلا إذا أثبت مجهزها السبب الأجنبى وعلى وجه الخصوص خطأ السفينة المقطورة ، ويجوز باتفاق صريح - لايشترط أن يكون مكتوبا - تعديل هذه الأحكام .

وجدير بالذكر أن نظام المسئولية الذى وضعه المشروع فى حالة القطر لايعمل به إلا إذا وقع الضرر أثناء تنقيذ العملية . ولا يبدأ التنفيذ منذ البدء فى سحب السفينة المقطورة فحسب ، وإنما منذ أن تبدأ السفينة

القاطرة قبل السحب مباشرة فى عمل الحركات (المناورات) للاقتراب من السفينة المقطورة والدخول فى المجال الذى تكون فيه تحت تأثير ما تقوم به هذه السفينة الأخيرة من حركات ، وتدخل فى ذلك عملية القاء الحبال التى تستعمل فى السحب ، وتنتهى عملية القطر بانفصال السفينتين وابتعاد السفينة القاطرة حتى تجاوز المجال الذى تكون فيه تحت تأثير حركات السفينة المقطورة .

ونصت المادة ٢٨١ عل أن تنقضى بمضى سنتين الدعاوى الناشئة عن القطر ، سواء أكانت الدعوى موجهة من أحد طرفى العملية الى الآخر أو من أحدهما الى الغير ، أو من الغير الى أيهما . وتسرى المدة من انتهاء عملية القطر ».

البـــاب الثامن

الإرشـــاد Le pilotage

٩٠ - النصوص :

مادة ٢٨٢ - (١) الارشاد إجبارى فى قناة السويس وفى الموانىء المصرية التى يصدر بتعيينها قرار من الوزير المختص .

(٢) وتسرى فيما يتعلق بتنظيم الارشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم الأصلية والاضافية التى تستحق عنه وفقا للقوانين والقرارات الخاصة بذلك .

(٣) ويصدر بتحديد حالات الاعفاء من الالتزام بارشاد السفن فى الموانى المصرية قرار من الوزير المختص .

مادة ٢٨٣ - على كل سفينة خاضعة لالتزام الارشاد أن تتبع القواعد التى تحددها الجهة الادارية المختصة بطلب الارشاد قبل دخولها منطقة الارشاد أو تحركها فيها أو خروجها منها .

مادة ٢٨٤ - على المرشد أن يقدم مساعدته أولا للسفينة التى تكون فى خطر ولو لم يطلب إليه ذلك .

مادة ٢٨٥ - إذا اضطر المرشد إلى السفر مع السفينة بسبب سوء الأحوال الجوية أو بناء على طلب الربان التزم بنفقات غذائه وإقامته وإعادته إلى الميناء الذى قام منه مع التعويض عند الاقتضاء .

مادة ٢٨٦ - تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها .

مادة ٢٨٧ - يسأل مجهز السفينة وحده عن الأضرار التى تلحق الغير بسبب الأخطاء التى تقع من المرشد فى تنفيذ عملية الارشاد .

مادة ٢٨٨ - يسأل مجهز السفينة عن الأضرار التى تلحق بسفينة الارشاد أثناء تنفيذ عملية الارشاد . إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ جسيم من المرشد .

مادة ٢٨٩ - يسأل المجهز عن الضرر الذى يصيب المرشد أو بحارة سفينة الارشاد أثناء تنفيذ عممليه الارشاد ، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من المرشد أو من البحارة .

مادة ٢٩٠ - لا يسأل المرشد عن الأضرار التى تلحق بالسفينة التى يرشدها .

مادة ٢٩١ - تنقضى الدعاوى الناشئة عن عملية الارشاد بمضى سنتين من تاريخ انتهاء هذه العملية .

٩١ - تعريف :

المرشد هو شخص يقوم بارشاد ربان السفينة لدى دخولها الميناء أو خروجها منه ليجنبها الاتطام بصخوره أو مبانيه ، فيحفظ السفينة كما يحفظ مبانى الميناء من الحوادث . على أن وظيفة المرشد قديما كانت أوسع ، فكان يقود السفينة طوال رحلتها لأن الربان كان يتفرغ لتمثيل المجهز من الناحية التجارية .

والاستعانة بالمرشد على النحو المتقدم قد تكون اختيارية للربان وقد تكون اجبارية عليه ، وتأخذ معظم التشريعات بمبدأ الارشاد الاجبارى ، وذلك لأن الارشاد ملحوظ فيه فضلا على مصلحة السفينة ذاتها ، مصلحة الميناء نفسه لكى لا ترتطم السفينة بمبانيه أو بسفينة أخرى فتعطل الملاحة . ومصلحة الخزانة كذلك لأن الارشاد ليس مجانيا بل تتقاضى عنه سلطة الميناء رسوما .

وفى مصر لم تتعرض المجموعة البحرية للارشاد الا فى المادة ٢٤٢ بحرى ، حتى سنة ١٩٤٨ عندما صدر القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٨ خاصا بتنظيم الارشاد بميناء الاسكندرية ، الذى حل محله القانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥ ، وأما الارشاد بميناء السويس فينظمه القانون رقم ١٦١ لسنة ١٩٥٩ والقانونان متشابهان فى الأسس التى يقومان عليها ، وقد نظمه البحرى الجديد فى المواد ٢٨٢ - ٢٩١ وستكون الدراسة أساس حول الارشاد بالاسكندرية .

٩٣ ـ أولا : نظام المرشدين فى الاسكندرية . هيئة الارشاد ومركز المرشد :

نصت المادة ٥ من القانون على أنه « يجب لممارسة مهنة الارشاد الحصول على اجازة بذلك من مصلحة الموانىء والمنائر » ويعتبر المرشد عضوا فى هيئة الارشاد ، وهى هيئة تضم مرشدى الميناء الذين ينقسمون درجات ثلاث ، ولهذه الهيئة رئيس يعينه مدير عام مصلحة الموانىء والمنائر ، ويختاره من بين ثلاثة يرشحهم المرشدون طبقا لشروط معينة واردة فى القانون (مادة ٨)[١].

وتتمتع هيئة الارشاد بالشخصية المعنوية . ولها رأس مال خاص بها يتكون من حصيلة رسوم الارشاد ، ولا تعتبر أموالها ملكا للمرشدين بل للهيئة، ويمثلها رئيسها فى التعبير عن ارادتها ، ولكن ذلك لا يعنى أن هيئة الارشاد شركة وذلك لعدم توافر نية المشاركة بين أعضائها بين أعضائها ، ولا أنها جمعية لتوفر نية الكسب لديها ، ولذلك عبر عنها القانون بلفظ هيئة فهى لا تعتبر مؤسسة عامة ومرشدوها لا يعتبرون موظفين عموميين ولا تربطهم بالدولة علاقة الوظيفة العامة ، ولكنها لها عليهم سلطة فعلية فى رقابتهم وتوجيههم ، وهى توفيهم الأجور المستحقة لهم بما يتوافر معه عنصرا التبعية والأجر ، وهما الخصيصان الأساسيتان لعقد العمل ولا يغير من ذلك تدخل مصلحة الموانىء والمنائر فى تعيينهم وترقيتهم وتأديبهم لأن ذلك من قبيل ما تمارسه الدولة من إشراف على المرافق لحسن تسييرها وضمان انتظامها .

(نقض ١٧ نوفمبر ١٩٧١ مجموعة النقض ٢٢ ص ٩١٠) .

ونظرا لأن الارشاد ليس مباحا للجميع ، ولأن الدولة ـ كما سنرى ـ هى التى تحصل رسوم الارشاد ثم تعود فتعطيها لهيئة الارشاد ، ذهب رأى إلى أن المرشد موظف عمومى ، ولكن ذلك غير صحيح ، لأن المرشد يقوم بعمله لحساب المجهز الذى يصبح هو تابعا له ، وأما تدخل الدولة فى تعيين المرشدين وترقيتهم وتأديبهم فذلك يشبه ما هو حاصل من تدخلها

---

(١) أحل القانون ١١٥ لسنة ١٩٧٤ هيئة ميناء الاسكندرية محل هيئة الارشاد .

فى تعيين الملاحين وتنظيم عملهم مدفوعة فى ذلك بالرغبة فى حماية مصالح معينة، دون اعتبار هؤلاء أو أولئك موظفين عموميين.

٩٣ - والارشاد فى الموانىء المصرية **اجبارى**. وقد حرص القانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥ على ذكر ذلك صراحة فنصت المادة ٣ منه على أن: «على كل سفينة خاضعة لالتزام الارشاد ترغب فى أت تدخل منطقة الارشاد أو تخرج منها أو تتحرك فيها أن ترفع على ساريتها الاشارة الخاصة بطلب المرشد وغير مصرح لها بالدخول أو الخروج أو التحرك الا بعد صعود المرشد عليها أو الحصول على اذن بذلك من رئيس مصلحة الموانىء والمنائر» (وكذلك المادة ٤ من قانون الارشاد فى ميناء السويس). وتفسيرا لذلك نقول أنه يشترط للالتزام بالارشاد **شرطان**:

الأول: أن تريد السفينة دخول منطقة الارشاد أو الخروج منها أو التحرك فيها.

والثانى: أن تكون السفينة غير معفاة منه طبقا للقانون (م ٢ وكذلك م ٣ من قانون الارشاد فى ميناء السويس). فالأصل أنه واجب على جميع السفن أيا كانت جنسيتها أو حمولتها أو طريقة استغلالها، بل ولو كانت مركبا نهريا يقوم أحيانا برحلات بحرية.

ولم يعد للربان أن يرفض خدمات المرشد ولو كان عالما تماما بمسالك الميناء، وقد كان هذا من حقه بشرط دفع الرسم المطلوب ورسم اضافى طبقا للمادتين ١٠ و ١١ من قانون سنة ١٩٤٨، وقد تعدل الحكم وأصبح النص أن «كل سفينة خاضعة لالتزام الاشراد ولا تستعين بخدمات المرشد عند دخولها بأداء رسم اضافى قدره خمسمائة جنيه (م ١٠ قانون ٩ لسنة ١٩٦٥) وكذلك المادة ١٢ من القانون رقم ١٨١ لسنة ١٩٥٩ بتنظيم الارشاد فى ميناء السويس). «كما يعاقب ربان كل سفينة خاضعة لالتزام الارشاد إذا دخل بالسفينة منطقة الارشاد أو خرج منها دون الاستعانة بخدمات المرشد، ما لم يكن قد أذن له مدير مصلحة الموانىء والمنائر فى ذلك لضرورة ملحة (م ٢٠ ق ٩ لسنة ١٩٦٥، وكذلك المادة ١٤ من القانون رقم ١٦١ لسنة ١٩٥٩ بتنظيم الارشاد فى السويس).

(أنظر المواد ٢٨٢ - ٢٨٤ من القانون البحرى).

٩٤ - ثانيا : عملية الارشاد :

تبدأ عملية الارشاد بطلب من السفينة التى تريد دخول منطقة الارشاد أو الخروج منها ، وتعبر عن هذا الطلب بأن ترفع على ساريتها الاشارة الخاصة بطلب المرشد ، وليس للمرشد حرية اختيار السفينة التى يرشدها كما أن الربان ليس حرا فى اختيار مرشده ، وتفصيل ذلك :

أولا : على المرشد أن يجيب طلب السفينة بجرد رؤية الاشارة المذكورة ، وأن يقدم خدماته للسفينة التى تتقدم أولا ، إلا إذا كانت هناك سفينة أخرى فى خطر فعليه مساعدتها أولا ولو لم يطلب منه ذلك ، (م ٢٨٤) .

وثانيا : أن الربان ليس له أن يطلب مرشدا بعينه ، بل يجب عليه قبول المرشد الذى يتقدم طبقا لدوره فى الخدمة ، وليس معنى ذلك أن للمرشد أن يفرض نفسه على الربان ، بل معناه أن الربان عليه قبوله وإلا الزم بدفع أجره ودفع أجر المرشد الذى يختاره .

٩٥ - ثالثا : وظيفة المرشد :

على المرشد بمجرد صعوده على ظهر السفينة أن يرشد الربان عن مسالك الميناء ، وليس من حقه - ولا يجب عليه - أن يقود السفينة لأن قيادة السفينة فنيا والرئاسة عليها تظل دائما للربان ، ويقتصر دور المرشد على تقديم المعلومات والنصائح . ويسأل المرشد عن أخطائه الشخصية قبل فعلى المجهز إثبات خطئه لكن يسأل المجهز وحده كما يسأل قبل الغير كما فى حالة التصادم مثلا (م ٢٨٧) . عن الأخطاء التى تقع منه أثناء عملية الارشاد .

ويلتزم المجهز بدفع الرسم المستحق عن الارشاد ، كما يلزم بتعويض المرشد عند اضطراره السفر مع السفينة بسبب رداءة الأحوال الجوية أو بناء على طلب الربان (المادة ٩ من قانون الارشاد والمادة ٢٨٥ بحرى) .

٩٦ - طبيعة رسم الارشاد ، لا وجود لما يسمى عقد ارشاد :

يذهب الفقه فى فرنسا وفى مصر الى اعتبار التزام المجهز دفع رسم الارشاد التزاما عقديا ناشئا من عقد يسمى عقد ارشاد ، ينعقد بين الربان والمرشد ، ومحل التزام المرشد بتقديم المعونة الفينة للربان نظير أجر

معين تحددح اللوائح . على أننا لا نرى هذا الرأى ، ونعتقد أن علاقة الربان والمرشد ليست علاقة عقدية لانعدام كل عناصر العقد ، فليس الربان حرا فى الاستعانة أو عدم الاستعانة بالمرشد ، ولا فى اختياره مرشدا بعينه ، وكذلك فان المرشد ليس حرا فى ارشاد السفينة بل هو يؤدى عمله بحسب دوره فى الخدمة وليس له اختيار السفينة التى يرشدها . كما أن محل هذا العقد المزعوم لا يخضع لتقدير أطرافه فلا يمكن بحال أن يقوم المرشد بوصفه كذلك بقيادة السفينة ، كما أن أجره تحدده اللوائح ولا يخضع لتقدير الربان والمرشد ، وهو يدفع لمصلحة الموانيء والمنائر لا المرشد . والمقول أن ينظر الى الارشاد بوصفه خدمة عامة يؤديها المرشد بوصفه منتميا لهيئة الارشاد أو هيئة ويتبع فى تأديتها لوائح الميناء . وينتج من هذا التحليل أن رسم الارشاد لا يعتبر أجرا ولا ينشأ من عقد بل رسم يشبه الضريبة ، لأن نظام الارشاد مقصود به مصلحة الميناء والسفن والملاحة عموما ، ولكن لما كان المستفيد منه مباشرة هم المجهزون كان عدلا أن يساهموا فى نفقاته ، والدليل على أنه يبعد عن وصف الأجر أنه واجب الدفع سواء استعان الربان بالمرشد أولا ولو كان أجرا لا قتصر دفعه على الحالة الأولى (ويلاحظ أن المادة ١ من قانون الامتيازات البحرية سنة ١٩٥١ كانت تعتبره رسما و ٢٩ بحرى تعتبره رسما .

الخلاصة أن أداء رسم الارشاد التزام على المجهز مصدره المباشر هو القانون ، ويتمتع رسم الارشاد بامتياز على السفينة والأولى مع امتياز الضرائب والرسوم الأخرى (المادة ٢٩ من القانون البحرى) .

٩٧ - رابعا : المسئولية عن الارشاد :

للكلام فى مسئولية المرشد يجب أولا أن نعرف مهمته ، أى العمل المطلوب منه ؛ وعلاقته بالغير الذين قد يصيبهم بضرر والغير الذين قد يسألون عن أعماله ، ويفيدنا تحديد وظيفته فى معرفة حقوقه فيما لو أصيب بضرر أثناء تأدية هذه المهمة .

ولا يعدو المرشد أن يكون - على السفينة - مجرد ناصح أو مستشار للربان ، يدلى اليه بما يراه لازما لسلامة دخول السفينة أو خروجها من

الميناء ، فهو لا يتولى القيادة بنفسه بل هى تظل للربان الذى يحتفظ بقيادة وإدارة السفينة (م ٢٨٦ من القانون البحرى) وإن كان ذلك غير صحيح عملا .

٩٨ - مسئولية المرشد أمام السفينة التى يرشدها :

يسأل المرشد أمام السفينة التى يرشدها عن كل خطأ يرتكبه فى عمله ، كما لو قدم للربان معلومات غير صحيحة عن مسالك الميناء ، أو لم يبين له الأعماق الصحيحة للممر المائى وتسبب بذلك فى جنوح السفينة . والشرط فى انعقاد هذه المسئولية هو إثبات خطأ جسيم من المرشد فى تنفيذ عملية الارشاد ، ويمكن للمرشد - مع ذلك - التخلص من المسئولية بإثبات نسبة الضرر كله الى خطأ الربان أو الطاقم أو القوة القاهرة (م ٢٩٠) .

٩٩ - مسئولية المرشد أمام الغير :

الأصل أن يسأل المرشد عن كل ضرر يصيب الغير بسبب خطأ منه - فى تنفيذ عملية الارشاد - متى تمكن المدعى من إثبات هذا الخطأ ، وقد يشارك الربان معه فى الخطأ فيكون ثمة محل لمسئوليتهما معا متضامنين .

ويكون المجهز أن يرجع على المرشد المخطىء والمسئول بمقدار الضرر الذى نشأ عنه الضرر .

ولكن المادة ٢٨٧ تقول يسأل مجهز السفينة وحده عن الأضرار التى تلحق الغير بسبب أخطاء المرشد فى تنفيذ عملية الارشاد وإنما للمجهز أن يرجع على المرشد بعد ذلك .

١٠٠ - مسئولية المجهز عن عمل المرشد :

يسأل مجهز السفينة أمام الغير عن أعمال المرشد الذى يتولى ارشادها ولو لم يقع من ربانها أى خطأ ، وأساس ذلك أن المرشد تابع للمجهز[1] ولو كان الارشاد اجباريا ، نصت على ذلك المادة ٦ (ق ٩

---

(١) يعتبر المرشد تابعا للسفينة اى للمجهز لا للربان . ولذا تحتسب اجرته على السفينة ، م ٤٢ بحرى . وذلك لأنه يؤدى عمله لحساب المجهز لا لحساب الربان .

لسنة ١٩٦٥) بقولها «تكون السفينة مسئولة قبل الغير عن كل هلاك أو ضرر ولو كان ذلك ناشئا بسبب خطأ المرشد (كذلك م ٦ ق ١٦١ لسنة ١٩٥٩ الخاص بالارشاد فى ميناء السويس وكذلك المادة ٢٨٧ من القانون البحرى)

وقد أخذت محكمة النقض المصرية فى سنة ١٩٦٣ باعتبار المرشد تابعا للمجهز ولو كان الارشاد اجباريا ، وبذلك يسأل المجهز أمام الغير عن أعماله[١] قالت «المرشد يعتبر أثناء قيامه بعملية ارشاد السفينة تابعا للمجهز لأنه يزاول نشاطه فى هذه الفترة لحساب المجهز ويكون الحال كذلك ولو كان الارشاد اجباريا وليس فى هذا خروج على الأحكام المقررة فى القانون المدنى فى شأن مسئولية المتبوع ذلك أن الفقرة الثانية من المادة ١٧٤ منه تقضى بأن رابطة التبعية تقوم ولو لم يكن المتبوع حرا فى اختيار تابعة متى كانت له عليه سلطة فعلية فى رقابته وتوجيهه . والمجهز يمارس سلطة الرقابة والوجيه على المرشد بواسطة ربانه . . »[٢].

١٠١ - مسئولية المجهز امام المرشد :

تقدم أن المجهز يلتزم دفع رسم الارشاد لمصلحة الموانى والمنائر لا للمرشد وهو يلتزم كذلك بتعويض المرشد عما يصيب المرشد أو سفينة الارشاد بخطأ الربان ، كما وضع الربان لنزول المرشد سلما خطرا ، وذلك طبقا للقواعد العامة . وأضاف القانون حالة للمساءلة ، فقضى أن «تكون السفينة مسئولة أيضا - فيما عدا حالة الخطأ (الجسيم) من المرشد - عن كل هلاك أو ضرر يصيب سفينة الارشاد أثناء عمليات الارشاد أو

---

(١) نقض مصرى ٢٤ اكتوبر ١٩٦٣ مجموعة أحكام النقض السنة ١٤ ص ٩٧٤ .

وقد نصت على ذلك المادة ٥ من اتفاقية بروكسل الخاصة بالتصادم فجعلت المجهز مسئولا امام الغير عن التصادم الواقع بسبب خطأ المرشد ولو كان الارشاد أجباريا .

(٢) يلاحظ على حكم النقض المشار هذا أنه يستند فى اعتبار المرشد تابعا الى كون المجهز يباشر عليه سلطة الرقابة والتوجيه بواسطة الربان وهذا الوصف غير صحيح عملا لكون المرشد مستقلا فى عمله ولا توجيه للربان عليه بل هو الذى يوجه الربان ويقدم له الراى وان كان لا يتولى قيادة السفينة ولذلك لا يعتبر المرشد أثناء وجوده على السفينة من بحالاتها . ويكفينا القول أن المرشد يؤدى عمله لحساب السفينة فهو تابع للمجهز لهذا السبب .

المناورات الخاصة بركوب المرشد فى السفينة أو نزوله منها ». (م ٦/٢ ق ٩ ١٩٦٥ و م ١٦١ لسنة ١٩٥٩ و ٢٨٨ من القانون البحرى). ومعنى ذلك أن يسأل المجهز ابتداء عن هذا الضرر ولو أنه وقع دون خطأ منه بل وقع بخطأ من المرشد ما دام غير جسيم. وإثبات جسامة الخطأ على المجهز لأن ذلك مفهوم النص. وهذا الحكم تمليه ضرورة تأمين المرشدين فى عملهم وتقسيم مخاطر العملية بينهم وبين المجهزين، وله نظري فى التشريعات الأجنبية.

واذا كانت السفينة مؤجرة فان المسئولية عن أعمال المرشد أمام الغير وأمام المرشد عما يصيبه تقع - فى مواجهة المدعى - على من يكون له الوصف الظاهر للمجهز، وهو المؤجر فى المشارطة بالرحلة إذ تبقى له ادارة السفينة، والمستأجر فى المشارطة الزمنية ومتى انتقلت إليه ادارتها[١]، وعلى ما سنرى عند دراسة مشارطات ايجار السفينة.

١٠٢ - مسئولية الحكومة:

لا يعتبر المرشد تابعا للحكومة، ولذلك لا تسأل عن أخطائه، ولا يغير من ذلك أنها تمنحه اجازة الارشاد، اذ أن المادة ٣ (ق ٩ لسنة ١٩٦٥) والمادة ٦/١ (من قانون الارشاد فى ميناء السويس) تقول: «لا تتحمل الحكومة أية مسئولية عما يحدث من هلاك أو ضرر بسبب استخدام أحد المرشدين الحاصلين على الشهادة»، ومفهوم ذلك طبعا أن يكون اعطاء هذه الأجازة قد تم طبقا للشروط القانونية، والا اعتبر اعطاؤها خطأ تحاسب الحكومة عما يسببه من ضرر.

١٠٣ - مسئولية هيئة الارشاد:

لا تسأل هيئة الارشاد عن أخطاء المرشد مادام يحمل الشهادة المقررة قانونا ومتوافرا على الشروط اللازمة لمباشرة عمله، لا أمام السفينة التى يرشدها ولا أمام الغير، ويستفاد ذلك من كون المرشد - فى الأصل - تابعا لهيئة الارشاد. ولكنه لكونه ينتقل إلى تبعية السفينة فى خصوص عملية ارشادها فانه «ينسلخ فى الفترة التى يباشر فيها نشاطة على ظهر السفينة عن الجهة التى يتبعها أصلا وعلى ذلك فلا تسأل هذه الجهة عن الأخطاء التى تقع منه خلال هذه الفترة»[١].

---

(١) نقض مصرى السابق ٢٤ اكتوبر ١٩٦٣ مجموعة احكام النقض السنة ١٤ ص ٩٧٤.

١٠٤ - وتنقضى الدعاوى الناشئة عن عملية الارشاد بمضى سنتين من تاريخ إنتهاء العملية (م ٢٩١).

١٠٥ - وتقول المذكرة الايضاحية للقانون:

١٩٨ - واختتم المشروع هذا الباب بالفصل الرابع الخاص **بالارشاد**. والخطة التى اتبعها فى هذا الصدد هى ترك كل ما يتعلق بالنواحى الأدارية والفنية من الارشاد للقوانين والقرارات الخاصة، وتوجيه العناية الى المسائل القانونية وحدها، كتعيين سلطة الربان أثناء وجود المرشد على السفينة، وتنظيم الدعاوى الناشئة عنه.

١٩٩ - ومسايرة لهذه الخطة تركت المادة ٢٨٢ تعيين الجهات التى يكون فيها الارشاد اجباريا (ما عدا قناة السويس التى خصها النص بالذكر) وكيفية تنفيذه، وتحديد مناطقة، وتعيين الرسوم التى تستحق عنه، والاعفاء منه، للقوانين والقرارات الخاصة، واكتفت المادة ٢٨٣ بالزام السفينة الخاضعة للارشاد باتباع الأحكام التى تنص عليها هذه القوانين والقرارات.

٢٠٠ - ونصت المادة ٢٨٤ على قاعدة تفرضها آداب المهنة، وهى وجوب تقديم السفينة التى تكون فى خطر على غيرها من السفن التى طلبت الارشاد ولم يطلب من المرشد ذلك.

٢٠١ - والزمت المادة ٢٨٥ مجهز السفينة المخدومة بنفقات غذاء المرشد وإقامته وتعويضه إذا منعته الأحوال الجوية من مغادرة السفينة بعد إنتهاء عمله أو إذا طلب منه الربان البقاء للافادة من خبرته مثلا.

٢٠٢ - ثم وضعت المادة ٢٨٦ قاعدة بحرية هامة هى بقاء الربان أثناء قيام المرشد بعمله سيد السفينة وقائدها، وما المرشد الا ناصح يدلى بالرأى ولا يتولى تنفيذه. هذا الأصل هو الذى تقوم عليه أحكام المسئولية عن الأضرار التى تحدث أثناء تنفيذ عملية الارشاد ولهذه المسئولية جملة وجوه تناولتها المواد من ٢٨٧ إلى ٢٩٠:

والوجه الأول: المسئولية تجاه الغير عن الأخطاء التى تقع من المرشد أثناء عملية الارشاد، كما إذا أشار بعمل حركة ترتب عليها ارتطام السفينة برصيف الميناء فأتلفته أو الاصطدام بقارب كان يعبر الميناء

فأغرقته . والمسئول عن هذه الأخطاء هو مجهز السفينة المخدومة ، لأن المرشد لايحجب الربان فيظل الربان فى نظر الغير قائد السفينة المسئول عن كل ما يقع من أخطاء فى قيادتها أو ادارتها ، ثم أن المرشد يعتبر أثناء تأدية عمله على السفينة تابعا للمجهز فيسأل عنه المجهز مسئولية المتبوع عن التابع ولو كان الارشاد اجباريا . وإذا التزم المجهز بتعويض الغير ، جاز له الرجوع على المرشد بمقدار الخطأ الذى صدر منه .

والوجه الثانى : المسئولية عن الضرر الذى يلحق بسفينة الارشاد أثناء تنفيذ العملية والمسئول عن تعويض هذا الضرر هو مجهز السفينة المخدومة أيضا ، الا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ المرشد ، والعبرة فى هذا المجال بالخطأ الجسيم وحده ، إذ لا مفر من وقوع أخطاء يسيره فى عملية دقيقة تجرى أحيانا فى ظروف جوية قاسية وتستلزم وضع سفينة صغيرة الحجم ، هى سفينة الارشاد ، بمحاذاة سفينة عملاقة يرتج البحر من حولها بسبب قوة الآتها .

والوجه الثالث : المسئولية عن الضرر الذى يصيب المرشد أو بحارة سفينة الارشاد أثناء تنفيذ العملية . وتقع هذه المسئولية بدورها على مجهز السفينة المخدومة ، الا إذا أثبت أن الضرر الذى أصاب المرشد - إذا كان الأمر يتعلق به - نشأ عن خطأ صدر من المرشد أو بحارة سفينة الارشاد ، أو إذا أثبت أن الضرر الذى أصاب البحار - إذا كان الأمر يتعلق ببحار - نشأ عن خطأ صدر من هذا البحار أو من أحد زملائه البحارة الآخرين أو من المرشد . وجسامة الخطأ فى هذا المجال ليست مشروطة لأن من واجب المرشد والبحارة العناية بأنفسهم ، وليس من المقبول تحميل مجهز السفينة المخدومة مسئولية ما يرتكبونه من رعونة وخفة .

والوجه الرابع : المسئولية عن الضرر الذى يلحق بالسفينة المخدومة . وتق هذه المسئولية على المرشد ، بشرط أن يثبت المجهز صدور خطأ جسيم من المرشد فى تنفيذ عملية الارشاد . فلا تقوم هذه المسئولية والحال كذلك على افتراض الخطأ كما هو الوضع فى الوجوه السابقة ، وإنما تقوم على الخطأ الواجب الاثبات . واستلزم المشروع أن يكون الخطأ جسيما ليرفع عن المرشد الحرج والقلق وهو يؤدى مهمته الدقيقة الصعبة .

٢٠٣ - ولا تعمل أحكام المسئولية التى تقدم ذكرها إلا إذا وقع الضرر **أثناء تنفيذ عملية الارشاد** فما حدود الفترة التى يستغرقها هذا التنفيذ ؟ هلى هى من الضيق بحيث تقتصر على الوقت الذى يقتضيه المرشد فى السفينة المخدومة لتأدية عمله ؟ أم هى من الاتساع بحيث تشمل كل العمليات السابقة على هذا الوقت واللاحقة له ما دامت تتعلق بالارشاد منذ الوقت الذى تغادر فيه سفينة الارشاد رصيف الميناء الذى ترسو عليه ؟ وفى حالة مصاحبة سفينة مغادرة ، هل يظل تنفيذ الارشاد مستمرا حتى تعود سفينة الارشاد إلى رصيف الميناء الذى خرجت منه ؟ والاجابة على ذلك أن فترة تنفيذ الارشاد ليست بهذا القدر من الضيق ، ولا بهذا القدر من السعة ، وإنما تبدأ العملية فى حالة الخروج لاستقبال سفينة وتمتد العملية لتشمل الحركات (المناورات) التى تقوم بها سفينة الارشاد للاقتراب من السفينة المخدومة وصعود المرشد الى هذه السفينة والوقت الذى يقضيه فيها لتأدية عمله وتنتهى العملية بوصول السفينة المخدومة الى رصيف الميناء ومغادرة المرشد لها . وإذا كان الأمر يتعلق بمصاحبة سفينة مغادرة ، فإن فترة الارشاد تبدأ منذ صعود المرشد اليها فى ميناء القيام وتمتد العملية لتشمل الوقت الذى يقضيه المرشد فى السفينة المخدومة لتأدية عمله ، وفترة قيام الارشاد بالحركات اللازمة للاقتراب من السفينة المخدومة لالتقاط المرشد ، وينتهى « الارشاد » بابتعاد سفينة الارشاد عن السفينة المخدومة حتى تخرج من المجال الذى تكون فيه تحت تأثيرها .

٢٠٤ - ونصت المادة ٢٩١ على أن تنقضى بمضى سنتين الدعاوى الناشئة عن الارشاد . وتسرى المدة من وقت انتهاء العملية .

الكتاب الثانى

إستغلال السفينة

الباب الأول

أولا : الأحكام العامة

البـــاب الأول

الأحكام العامة فى استغلال السفينة

قد تستغل السفينة بتأجيرها غير مجهزة، وقد تستأجر مجهزة بعقد تأجير بالمدة أو بالرحلة. ولكنا نقدم للموضوع بأحكام مشتركة بين هذه الصور جميعا.

مقـدمات

١٠٦ ـ النصـوص :

مادة ١٥٢ ـ إيجار السفينة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزءاً منها مقابل أجرة وذلك لمدة محددة (التأجير بالمدة) أو للقيام برحلة أو رحلات معينة (التأجير بالرحلة).

مادة ١٥٣ ـ لايثبت عقد إيجار السفينة إلا بالكتابة، عدا تأجير السفينة التى لاتزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا.

مادة ١٥٤ ـ لايترتب على بيع السفينة إنهاء عقد إيجارها.

مادة ١٥٥ ـ عدا السفن التى لاتزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا لايحتج على المشترى بعقد إيجار السفينة إذا زادت مدته على سنة إلا إذا كان مقيدا فى سجل السفن.

مادة ١٥٦ ـ للمستأجر أن يستغل السفينة فى نقل الأشخاص وفى نقل البضائع ولو كانت مملوكة للغير إلا إذا نص فى عقد الايجار على غير ذلك.

مادة ١٥٧ ـ (١) للمستأجر تأجير السفينة من الباطن إلا إذا نص فى عقد الايجار على غير ذلك.

(٢) ويظل المستأجر الأصلى فى حالة الايجار من الباطن مسئولا قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن عقد الايجار.

(٣) ولا تنشأ عن الايجار من الباطن علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن ، ومع ذلك يجوز للمؤجر الرجوع على هذا المستأجر بما لا يجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلى وذلك دون الاخلال بقواعد المسئولية التقصيرية .

مادة ١٥٨ - (١) لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لاستيفاء الأجرة المستحقة له وملحقاتها ، ما لم تقدم له كفالة يقدرها قاضى الأمور الوقتية .

(٢) ويأمر القاضى - فى حالة استعمال حق الحبس - بإخراج البضائع من السفينة وايداعها عند أمين يعينه ، وله أن يأمر ببيعها أو بيع جزء منها وفاء للأجرة وملحقاتها ، ويعين ميعادا للبيع وكيفية إجرائه .

مادة ١٥٩ - للمؤجر إمتياز على البضائع المشار إليها فى المادة السابقة ضمانا لدين الأجرة وملحقاتها .

مادة ١٦٠ - لايفترض تجديد عقد إيجار السفينة بعد إنتهاء المدة المحددة له .

١٠٧ - ونلاحظ أن قواعد القانون الخاصة بإيجار السفن هى **قواعد مكملة** لادارة الطرفين بمعنى أنه يجوز لهما الخروج عليها بشروط اتفاقية ، على خلاف قواعد عقد النقل البحرى التى وردت بالقانون فهى آمرة فى حدود المراحل التى تنطبق عليها .

وبالمثل يجب النظر فى شروط العقد لمعرفة نوعه فلا نقف عند عنوانه .

صور استغلال السفينة :

١٠٨ - يتخذ استثمار السفينة بوصفها أداة للملاحة صورة من صور كثيرة :

١ - فقد يستغلها مالكها فى نقل بضائعه الخاصة . وهذه الصورة كانت منتشرة فى الماضى حيث كان مالك السفينة يشتغل بالتجارة ، فكان يستقل سفينته ليشترى البضاعة من مكان وينقلها ليبيعها فى مكان آخر . ولكن التطور الفنى للملاحة والتطور الاقتصادى فصل بين وظيفة المجهز ووظيفة التاجر وفرض شكل التخصص ، فأصبح المجهز يختص بالملاحة وتنفيذ عمليات النقل التى يطلبها منه التجار الذين انصرفوا عن عملية النقل وقصروا نشاطهم على التجارة . ومع ذلك لا تزال هذه الصورة قائمة ولكن فى حدود ضيقة ، حيث تملك بعض الشركات الكبرى سفنا لنقل حاجياتها كبعض شركات السكك الحديدية التى تملك سفنًا لنقل ما تحتاجه من وقود ، وشركات البترول . ولكن هذه صورة لم تعد هى المألوفة .

واستغلال المالك لسفينته فى نقل بضائعه لا يثير مشكلة خاصة من المشاكل التى يثيرها تنفيذ عقد النقل ، لأن الناقل هنا هو نفسه الشاحن وهو المرسل إليه ولا محل للكلام عن عقد نقل[١] .

٢ - وقد يتولى مالك السفينة استثمارها بمعرفته فى نقل الأشخاص نظير أجر ، أو فى عمليات غير النقل ، كقطر السفن أو أعمال المساعدة والانقاذ للسفن التى تحتاج إلى هذه العمليات ، أو فى الارشاد ، أو فى الصيد .

٣ - وأحيانا يكون مالك السفينة غير محتاج أو غير قادر على استغلال السفينة ، فيؤجرها لغيره نظير مقابل ، ويقوم هذا الغير - المستأجر - باستغلالها لحسابه هو ، وينصب الايجار فى هذه الحالة على السفينة ذاتها دون أن يزودها المالك المؤجر بالمؤن أو البحارة ، ولذا يقال إن الايجار هنا يرد على السفينة عارية(بالفرنسية Coque-nue أو بالانجليزية bareboat) .

---

(١) انظر ريبير ٢ رقم ١٢٣٦ ص ٢٢٩ ، وهو يلاحظ ان مالك السفينة او مستأجرها فى هذا الفرض إذا باع البضاعة المشحونة او جزأ منها اثناء النقل اصبح هذا البيع ناقلا لحساب مشترى البضاعة وخضعت علاقتهما لأحكام عقد النقل

٤ - ويغلب أن يتولى المالك استغلال السفينة فى نقل بضائع الغير ، وهى أوسع صور استغلال السفن انتشاراً ، وهى الصورة الأولى للاستثمار التى أهتمت بتنظيمها معظم التشريعات البحرية .

٥ - ومن أسباب انتشار تأجير السفن فى العصر الحديث أن استغلال السفينة بمعرفة مالكها - وهو الاتجاه الحديث فى الصناعة الملاحية - عملية محفوفة بالاحتمالات والمخاطر ، فإن تجهيز السفينة يقتضى تخصيص مبلغ ضخم فإذا تعطلت السفينة عن السير كان تجميده تكلفة طائلة ، ومتى تم تجهيز السفينة فهناك مصاريف الطاقم والتموين ، ثم متى بدأت الملاحة بدأت مصاريف ومخاطر جديدة أهمها مصاريف الموانىء والتأمين والوقود ، ومصاريف أخرى تنشأ بسبب عقود النقل المبرمة عن البضاعة المنقولة وعن تنفيذ هذه العقود والمسئولية عنها ، ومن تنفيذ هذه العقود يأمل المجهز فى تحقيق الربح الذى يغطى مصاريف التجهيز والملاحة والنقل .

ومن هنا يبدو أن صناعة النقل البحرى تتضمن مخاطر واحتمالات بعيدة الحدود . كما تقتضى بذل مصاريف فى مرحلتين : مصاريف الملاحة ذاتها ثم مصاريف عمليات النقل .

ويختلف مدى الاحتمال فى الملاحة فى الخطوط المنتظمة عن مداه فى الملاحة الجوالة tramps أى التى تعتمد على فرص العرض والطلب ومواسم هذا الطلب دون أن تخضع لبرامج محددة مقدما : ففى الملاحة المنتظمة تكون المخاطر أقل نظراً لأن انتظام الخدمة وفقاً لبرنامج موضوع لمدة طويلة عادة يخفف وطأة الاحتمال ويجعل توقعات المجهز أكثر صدقاً واحتياطه لها أكثر صوابا وفاعلية .

ولما كان من المتعذر على المجهز فى الملاحة الجوالة أى غير المنتظمة أن يستعد مقدماً لاحتمالات الاستغلال بوضع برنامج مقدم فإن ذلك لايمنعه من البحث عن وسائل أخرى تستهدف ذات العرض ، ومنها سعيه وراء تأجير سفينته لمدة أطول ما تكون[1] .

---

(١) انظر شالارون ، رسالة من باريس بعنوان . تأجير السفن البحرية ، محاولةلوضع تعريفا نظرى ، باريس ١٩٦٧ ، رقم ٢١٩ و ٢٢٠ .

روديير فى مقال بعنوان : «مشارطات الايجار لمدة طويلة» ، فى مجلة القانون البحرى الفرنسى ١٩٦٤ ص ٦٧ وما بعدها و ص ١٢٩ ومابعدها ، وبالذات فى رقم ١ من المقال .

صور استئجار السفينة :

١٠٩ - واستثمار السفينة فى نقل بضائع الغير له مظاهر كثيرة ظهرت تباعا تلبية للحاجات الاقتصادية المتغيرة . فقد يكون لدى تاجر بضاعة تستغرق سفينة بأكملها أو عدة سفن كما هو الحال بالنسبة لشركات الفحم أو شركات المناجم عموما فقد تكون البضاعة مما يستغرق جزءاً كبيراً من سفينة فيستأجر سفينة أو جزءا من سفينة ، وهى الصورة التى نظرت إليها فى معظم نصوصها المجموعة البحرية المصرية الملغاة .

وقد يتخذ هذا الايجار بدوره احدى صورتين ، فهو إذ ينصب على السفينة ذاتها وطاقمها بحيث يكون للمستأجر إدارتها والاشراف على عملياتها التجارية أى تحديد خط سيرها وموانىء الرسو المتوسط وتحديد عدد رحلاتها إلى غير ذلك مما يتعلق بخدمة عملياته التجارية ، وقد لا يكون للمستأجر شىء من ذلك . وتقتصر حقوقه وسلطاته على أن يعهد بالبضاعة إلى المجهز الذى يتولى - دون تدخل من جانب المستأجر - تنفيذ الرحلات المتفق عليها بالشروط الواردة بالعقد مقدما .

هاتان الصورتان لايجار السفينة والسابق عرضهما ، أى إيجار السفينة عارية وإيجارها مجهزة ، تفترض جميعاً أن سفينة معينة توضع تحت تصرف المستأجر لرحلة أو رحلات متعددة ، وتنصب على سفينة بأكملها أو على جزء منها إذا كان من الممكن إبرام عقود أخرى على ذات السفينة مع مستأجرين آخرين .

نظرة تاريخية :

١١٠ - كانت الصورة الغالبة فى العصور الوسطى هى تكوين شركة بين مالك السفينة وهو غالبا ربانها فى نفس الوقت ، وبين تاجر أو تجار يريدون نقل بضائعهم إلى الأسواق ، وكان الربان يقوم - لحساب هذه الشركة - بالادارة الملاحية للسفينة أى بقيادتها ، وكذلك بادراتها التجارية أى بالقيام بالاجراءات اللازمة للمحافظة على البضاعة ، وكان أيضاً يقوم ببيع البضاعة لحساب أصحابها ، وعند انتهاء الرحلة يقتسم الشركاء الربح الناتج منها . ثم انفصلت - مع الزمن - مصالح الطرفين أى المجهز والتجار ، وبدلا من مساهمة المجهز فى جزء من ربح بيع البضاعة نظير تقديم خدماته وخدمات السفينة أصبح يشترط لنفسه جعلا محددا هو

الأجرة وأصبح التجار يحملون وحدهم مخاطر العمليات التجارية على بضائعهم، وهكذا أصبح دور المجهز دور شخص يؤجر لكل تاجر مكانا لبضاعة على السفينة(١).

ولما تقدم الفن الملاحى وخفت نسبياً مخاطر الملاحة تشجع التجار وأصبحوا لا يمانعون في تحمل مخاطر الرحلة البحرية وأخذوا يقيمون على السفينة التى تنقل بضائعهم رباناً وطاقماً من قبلهم، ولكنهم على كل حال ظلوا يختارون السفينة الناقلة - دائما - بالنظر إلى صفاتها وإلى الرحلة المطلوبة منها، وكان التعاقد مع المجهز يقوم أساساً على اعتبار أهمية السفينة، أى أن اعتبار السفينة "intuitis-navis" كان له المقام الأول.

ظهور عقد النقل البحرى :

١١١ - على أن هناك صورة أخرى لنقل بضائع الغير ظهرت حديثا، وفيها ينصب العقد لا على سفينة بعينها بل كل ما ينظر إليه الطرفان هو نقل البضاعة من مكان إلى مكان، ولا يكون للمستأجر شأن بإدارة السفينة لا من الناحية الفنية الملاحية ولا من الناحية التجارية. وتتبع هذه الصورة الآن غالبا فى النقل الذى تباشره السفن المستغلة فى خطوط منتظمة حيث يعهد الشاحن ببضاعته إلى وكيل شركة الملاحة لتتولى نقلها وتسليمها فى المكان المعين دون أن يكون للسفينة التى تنقلها اعتبار هام ودون أن يكون للبضاعة بدورها اعتبار كبير، فهى توضع على السفينة التى تنقلها مع البضائع الأخرى المنقولة على ذات السفينة تنفيذاً لعشرات أو مئات العقود الأخرى ويكون الاعتبار الأول فى هذه الظروف هو للخدمة التى يتعهد الناقل بتقديمها، وهى النقل المتفق عليه، بخلاف الصور السابقة التى يكون الاعتبار الأول فيها هو لذاتية السفينة بالنظر إلى قدراتها.

ذلك أنه مع بداية القرن التاسع عشر بسبب الثورة الصناعية أصبحت السلع متعددة ومتنوعة ولم يعد محل النقل الغالب هو المواد الأولية أو السلع التى تشحن صباً فى عنابر السفينة أو مخازنها بل كثرت السلع

---

(١) انظر بونكاز فى كتابه المطول سنة ١٩٢٣ باريس رقم ٣٠٧ وما بعده، سنة ١٩٥٨ رقم ٦٢٣، هامل فى محاضراته سنة ١٩٥١ - ص ١٧٤ - ديجاردان المطول الجزء التاريخى. شالارون من رسالة من باريس سنة ١٩٦٧.

المصنعة والسلع نصف المصنعة والتى تشحن معبأة فى طرود أو صناديق مختلفة من حيث الحجم والنوع ، وأصبح المجهز غالبا - ومع تنوع البضائع وتعدد أصحابها - يتولى وحده إدارة السفينة سواء من الناحية الملاحية أو الناحية التجارية ، ولم يعد شريكا للتجار الشاحنين كما كان الحالى فى العصور الوسطى ، كما لم يؤجر لهم مكانا لهم ولبضائعهم على السفينة ، بل أصبح مجرد مقاول للنقل يتعهد بتنفيذ ما يستهدفه التاجر وهو نقل البضائع إلى المكان المتفق عليه وتسليمها للمرسل إليه ، وهذه هى صورة النقل الحديثة المعروفة الآن : « بالنقل بسندات الشحن » .

وهكذا لم يعد - فى هذه الصورة - محل للنظر إلى السفينة ، وتركز النظر على كفاءة الخدمة التى يقدمها الناقل ، وأصبح المألوف أن يتلقى وكيل الناقل فى الميناء طرودا عديدة ومختلفة من شاحنين كثيرين ويعدها للشحن قبل وصول السفينة التى ستنقلها بل وقبل تحديد هذه السفينة .

ويسمى النقل - اصطلاحاً - فى هذه الصورة النقل بسند شحن sous Connaissenent أو bil of lading ، وهى تسمية مستمدة مما جرى عليه العمل من عدم تحرير مشارطة أى ورقة تثبت شروط هذا العقد بل يكتفى بتحرير ورقة وذلك عندما تشحن البضاعة بالفعل ولهذا تسمى سند الشحن ، بخلاف الحالى فى الصور السابقة إذ تحرر فيها ورقة تثبت العقد ذاته قبل تنفيذه بزمن يطول أو يقصر ، كما قد يحرر فيما بعد عندما تشحن البضاعة ورقة أخرى هى سند الشحن ، ولذلك من المألوف أن تجرى المقابلة بين صور العقود بالنظر إلى الأوراق المحررة بمناسبتها ، فتقابل العقود بالمشارطات بعقود النقل بسندات الشحن ، وسنعود إلى ذلك .

واضح هنا أنه لا محل للكلام عن إيجار للسفينة كما كان الحال فى الصورة التى كانت شائعة قبل القرن التاسع عشر والتى واجهتها المجموعة التجارية الفرنسية والقانون البحرى المصرى الموضوع سنة ١٨٨٣ ، وذلك لسببين الأول مادى هو أن بضاعة كل شاحن لاتكفى - عادة - لملء سفينة بأكملها أو جزء هام منها ، والسبب الثانى نفسى وهو أن المرسل لايختار السفينة ولا يهتم بها بل أن الذى يهمه هو شركة النقل أى أن شخصية الناقل بما يقدمه من خدمات هى التى لها الاعتبار الأول ، وأصبح تحرير مشارطات الايجار فى هذه الصور غير متبع عملا وأصبح العقد

يبرم عملا عندما يبدأ المرسل فى تنفيذه باعطائه البضاعة إلى الناقل أو وكيله لنقلها(١).

الرأى إذن أنه على الخطوط المنتظمة وفى هذه الصورة التى لا تكون فيها السفينة محل اعتبار جوهرى يكون العقد مقاولة نقل لايخضع لأحكام الايجار - وليس فى هذا خلاف جدى.

بقاء صور إيجار السفن:

١١٢ - ولكن إلى جانب هذه الصورة الحديثة لاتزال الصور الأخرى قائمة، ونقصد بها تأجير السفينة عارية، وتأجيرها مع نقل السلطة عليها إلى المستأجر، وتأجيرها مجهزة دون نقل أي سلطة عليها للمستأجر. هذه الصور الثلاثة - كما سنرى - تعتبر إيجاراً للسفينة، وسنعرض لذلك تفصيلا فيما بعد، ولكنا نشير من الآن إلى أن هذه التفرقة الثلاثية تقوم على معيار مستمد مما جرى علية القضاء الأنجليزى وأخذ به القضاء الفرنسى(٢) وهى تتلخص فى أن إدارة السفينة تفترض القيام بأنواع ثلاثة من الأعباء، الادارة المادية أى امداد السفينة بما يلزمها وتجيزها واصلاحها، والتشغيل الفنى للسفينة أى إدارة آلاتها بواسطة الربان والبحارة، ثم الاستغلال التجارى أى تنظيم رحلاتها وشحنها وتفريغها وما إلى ذلك، ويجرى الاصطلاح على التعبير عن الادارة المادية والتشغيل بالادارة الفنية أو الملاحية "Nautiqe" وذلك بالمقابلة للاستغلال التجارى أو الإدارة التجارية "gestion commerclae"

وفى إيجار السفينة عارية يكون للمستأجر الإدارة الملاحية والإدارة التجارية، وكذلك الشأن فى تأجيرها مجهزة فى بعض الحالات إذا اتفق على ذلك فيكون له استعمالها وكذلك استغلالها أى مكنة تأجيرها من الباطن ويكون العقد إيجار حقيقيا Louage وقد يحتفظ المجهز على السفينة بكافة سلطاتة الثلاث ويكون العقد مع ذلك إيجارا مادامت السفينة

---

(١) ويضيف بونكاز (رقم ٥١٨) أن الغالب الآن ان النقل البحرى يكون مرتبطاً بنقل آخر بحرى او غير بحرى، ويحرر بالعقد فى جميع مراحل تنفيذه سند شحن واحد يسمى لذلك سند الشحن المباشر، فلا محل للقول بإيجار السفينة متى كان الشاحن يجهل حتى السفينة او اداة النقل التى ستنقل عليها بضاعته.

(٢) شوفو رقم ٦٥٧.

محل اعتبار وإن كانت تضاف إلية صفة النقل فى حدود معينة ، وقد يكون دور المجهز دور الناقل إذا كان يقتصر على التعهد بنقل البضاعة إذا لم يكن للطرف الآخر شأن بالسفينة ولا بادارتها .

وهكذا يتضمن العقد أما اعطاء السفينة للمستأجر ، وإما اعطاء البضاعة للمجهز .

وبين هاتين الصورتين - عقد إيجار بمقتضاه الواضح وعقد النقل بشكله المطلق - صور أخرى وسيطة تتدرج بينها تبعا لقدر الإدارة على السفينة الذى ينتقل من المجهز إلى الطرف الآخر ، لأن هذا القدر يتدخل فى تحيد مدى مايلتزم به المجهز فى العقد الذى يربطة بالطرف الآخر ، كما سنرى .

٩ - والمألوف أن تكون السفينة فى وقت ما موضوعا لصورة معينة من صور الاستثمار السابقة ، ولكن من المتصور أن تكون فى وقت واحد محلا لعقود متتابعة ، مختلفة أو متشابهة ، فقد يؤجر المالك السفينة عارية إلى أ ، وهذا يؤجرها مجهزة بمشارطة زمنية إلى ب ، الذى يؤجرها إلى ج لرحلة معينة ، وهذا يستغلها فى نقل بضائع الغير فى الصورة الحديثة أى بسندات شحن[١] .

١١٣ - وللتفرقة بين الصورتين أهمية تبدو فى نواح كثيرة قانونية وإدارية ، فالتنظيم القانونى لكل منهما يختلف اختلافا جوهريا سواء فى ظل التشريع الداخلى أوفى التنظيم الدولى . كما أن كثيراً من الدول - ومن بينها مصر - تضع شروطا اجراءات لتأجير السفن الوطنية للأجانب ، وهذا التنظيم بماله من جزاءات خطيرة لاينطبق ألا على النقل بمشارطات إيجار ، فمناط تطبيقه إذن هو كون العقد أيجارا للسفينة فى إحدى صور الايجار .

١١٤ - وقبل البحث فى معيار قانونى للتفرقة نلاحظ أن الظروف التى تحيط ابرام وتنفيذ كل منهما تختلف . فالايجار يفترض اتفاقا يتعلق أساساً بالسفينة ، أى بعرض لطاقة السفينة وموعد تقديمها للشحن ومدة

---

(١) عرضت هذه الصورة امام محكمة باريس فى قضية فصلت فيها فى ٣١ يناير ١٩٥٧ من مجلة القانون البحرى الفرنسى ١٩٥٧ ص ٣٢٥

الانتفاع بها ، وخط سيرها ومدد وكيفية الشحن والتفريغ وتنظيم وتوزيع أعباء استغلالها بين طرفى العقد ، بخلاف النقل بسند شحن الذى يعتبر مقاولة لايهدف به المرسل إلا إلى مجرد نقل بضاعته نظير أجر محدد من ميناء معين إلى ميناء آخر محدد دون أن يهتم كثيرا بكيفية شحنها أو رصها أو كيفية تنظيم ملاحة السفينة - ولهذا يبرز بين العقدين فارق جوهرى هو أن الأساس فى النقل بسندات الشحن **ثنائى** يتركز فى السفينة والأجرة أى أن كل مناقشات الطرفين تنحصر فى الأجرة وإداة النقل ، بخلاف الحال عند إبرام للسفينة فالأساس فيه **ثلاثى** العناصر إذ يدور حول السفينة وكيفية التى يتفق عليها فى خصوص استخدام السفينة ، فهذه الكيفية تتدخل فى تحديد الأجرة والأعباء الأخرى التى يرتضيها المستأجر(١) .

الصور المختلفة لعقود الايجار :

١١٥ - تتخذ المشارطات التى ترد على السفينة فى العمل إحدى صورتين كبيرتين : فإما أن ترد على السفينة عارية أى غير مجهزة وإما أن يكون موضوعها السفينة مجهزة بما يلزمها من مواد وبحارة ، وفى الحالة الأولى يقدم المؤجر السفينة للمستأجر ينتفع بها كما يشاء ويكون له عليها السيطرة المطلقة ، وفى الثانية قد يظل للمؤجر على السفينة قدر من السلطة وقد يتجرد من كل سلطة عليها .

الصورة الأولى : تأجير السفينة غير مجهزة :

Coque - nue, bare boat, demise charter

١١٦ - هذا هو العقد الذى به يقدم المؤجر السفينة للمستأجر ينتفع بها بالشروط المتفق عليها ، ويسمى تأجيراً للسفينة عارية وإنما الحقيقة أنها لاتكون كذلك تماماً إذ تكون مزودة بحد أدنى من الأدوات والأجهزة اللازمة لسيرها فى البحر بصورة مأمونة ، وإنما هى على كل حال تكون غير مجهزة بتموين أو ببحارة .

وتختلف هذه الصورة عن حالة تأجير السفينة مجهزة فى ذلك ، وتختلف عنها أيضاً فى أن تأجيرها عارية ينقل إلى المستأجر عليها كل

---

(١) انظر ما يلى فيما يسمى Booking Note أو مذكرة حجز الفراغ .

سلطات المالك ويصبح المجهز المؤجر بعيداً تماماً عن استغلالها[١]، فيكون للمستأجر حق استعمال السفينة، وله إدراتها من الناحية الفنية ومن الناحية التجارية، فهو الذى يحدد كيفية استغلالها وخط سيرها وينظم رحلاتها، وتموينها، ويتحمل أعباء رعاية البضاعة المنقولة إلى غير ذلك، ويكون له كذلك - بحسب الأصل - استعمالها في نقل بضائع الغير أى حق إبرام عقود من الغير تمكنه من استغلال السفينة، ويظل المؤجر بعيداً عن كل هذا النشاط.

١١٧ - هنا، كما فى الصورة السابقة، توضع السفينة تحت تصرف المستأجر، ولكن إلتزام المؤجر هنا يجاوز هذا الحد إذ يلتزم بتقديم خدماته وخدمات الطاقم والربان، ولذا يرد العقد على السفينة مجهزة بطاقمها ومعدات الملاحة، وهذا هو الفرق بين تأجير السفينة عارية وتأجيرها مجهزة، وهو فرق يتضح من التسمية ذاتها.

وتنقسم هذه الصورة قسمين كبيرين:

(أ) حالة يتميز فيها العقد بأنه ينقل - حتماً - إلى المستأجر قدراً من السلطة فى إدارة السفينة إن لم ينقل إليه كل الإدارة عليها، والغالب أن تكون للمستأجر إدارتها من الناحية التجارية - ويستبقى المؤجر إدارتها الفنية أى السلطة على قيادة السفينة ويباشرها بواسطة الربان، وقد ينقل العقد إلى المستأجر الادارتين التجارية وكذلك الفنية، ويقول الانجليز أن المستأجر عندئذ تكون له السيطرة demise على السفينة، ويفرقون لذلك بين صورتى المشارطة مع نقل السيطرة "time - charter with demise" والمشارطة بدون نقل السيطرة أى مجرد .tine - Charter[٢].

ويسمى الانجليز تأجير السفينة مجهزة على هذا النحو time - charter أى المشارطة الزمنية، بالنظر إلى أن التزام طرفيها يتحدد بزمن معين، وبالمقابلة لمشارطات أخرى يتحدد فيها التزامها برحلة أو رحلات معينة.

---

(١) لوكلير، رقم ٥٣، ريبير ٢ - ١٣٨١.

(٢) انظر مقال شوفو La croosiaire maritime فى الأسبوع القانونى ١٩٥٩ - ١ - ١٤٩٨، تعليق جوجلار بالأسبوع القانونى ١٩٥٧ - ٢ - ١٠١٠٩، باريس ٥ فراير ١٩٦٢ بحرى فرنسى ١٩٦٢ ص ٣٤٥ تعليق Bouloy.

على أنه فى هاتين الحالتين (المشارطة مع نقل السيطرة كاملة على السفينة والمشارطة بدون نقل هذه السيطرة) يكون للمستأجر حتما قدر أدنى من السلطة على السفينة ، فله على الأقل إدارتها التجارية ، وبهذا العنصر اللازم تتميز هذه المشارطة عن نوع آخر من المشارطات لاتكون فيه للمستأجر أى سلطة على السفينة ، وهى تتلخص فيما يلى :

(ب) المشارطة دون نقل أى إدارة على السفينة :

فى هذه الصورة لا ينقل العقد للمستأجر أى إدارة أو سلطة على السفينة بل يظل كل ذلك للمؤجر الذىيتعهد أن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة أو جزءاً من طاقتها لمدة محددة أو لرحلات معينة ، فالعقد هنا ينصب على الانتفاع بقدرة السفينة وخدمات المؤجر وهذا هو ما يجمعها مع الصورة السابقة مباشرة فكلاهما إيجار للسفينة مجهزة ، ولكنها تختلف عنه فى أن المستأجر هنا لا دور له فى كيفية انتفاعه بالسفينة . والايجار هنا قد يكون لزمن معين وقد يكون لرحلة أو لرحلات معينة ، ولهذا ليس من الحكمة قصر اصطلاح المشارطة الزمنية على الصورة السابقة وإطلاق تسمية المشارطة بالرحلة على هذه الصورة كما يفعل دون تحفظ بعض الشراح . ولأنه لما كان تحديد التزامات الطرفين بزمن أو برحلة معينة عنصراً مشتركاً فى الحالتين فقد وجب البحث عن تسمية خاصة بكل منهما لا توقع فى الخلط ، ومع ذلك أبقى الشراح والقضاء على هاتين التسميتين بعد أن استقر الرأى على عدم الأخذ بالمعنى اللغوى لكل منهما بل على أن يفهما فهماً اصطلاحيا ، فتطلق المشارطة الزمنية «time - charter» على إيجار السفينة مجهزة فى الحالة التى يكون فيها للمستأجر سلطة على السفينة ، سواء كانت لرحلة أو زمن محدد . والمشارطة بالرحلة charter au voyage على إيجار السفينة الذى يتعهد فيه المؤجر بتقديم طاقم السفينة وخدماتها دون إعطاء المستأجر أى سلطة عليها وذلك سواء كان هذا التعهد مقيداً برحلة معينة أو بزمن معين .

- هذا ، ويقول الأستاذان باين وإيفامى : « أن المشارطة بالرحلة والمشارطة الزمنية أو الموقوتة تخول المستأجر مجرد الحق فى أن تنقل بضاعته بسفينة معينة . وفى هذه الحالة حيازة السفينة والسيطرة عليها لا تنتقل إلى المستأجر ، ويباشر المؤجر حقوقه عليها من خلال الربان والبحارة الذى يقوم باستخدامهم .

«لكن فى حالة المشارطة مع نقل الحيازة يضع المستأجر على السفينة مؤونته وزيوته ووقوده الخ، ويستأجر البحارة. ويكون الربان والبحارة تابعين للمستأجر وتنتقل إليه حيازة السفينة والسيطرة عليها. ونتيجة لذلك فإن المالك لايكون مسئولا فيما يتعلق بالبضاعة المشحونة طالما كانت السفينة مؤجرة على هذا النحو» (باين وإيفامى ص ١٠).
(Pyene & Ivamy, Carriage of goods by sea, 1979).

ونزيد هذا القول إيضاحاً فى الفقرات التالية:

معيار التفرقة بين أنواع عقود إيجار السفينة مجهزة:

١١٨ - يلاحظ أنه لما كنا فى ميدان الحرية التعاقدية فليس هناك - على الأقل من الناحية النظرية - حد للشروط التى يمكن للطرفين أن يدرجاها فى مشارطاتهم ولا إلزام عليهم بمراعاة اتباع نموذج معين لعقودهم، ولهذا فإنه ليس هناك تقسيم حاسم للمشارطات التى ترد على استغلال السفينة، خاصة وأن الحاجات الاقتصادية ليس لها حد فهى ليست جامدة، وهى التى تملى وضع هذا الشرط أو ذاك فى عقد معين، وعلى كل يمكن - بالنظر إلى الوضع الغالب والخط العريض لكل من هذه العقود - أن توضع لها تقسيمات تصدق فى معظم الحالات.

وقد اقترحت معايير مختلفة: فقيل أن نفرق بين المشارطة الزمنية والمشارطة بالرحلة على أساس أن العقد الأول يبرم لمدة معينة ويحدد نطاق الثانى بنطاق هو رحلة أو رحلات معينة. ولكن لوحظ أن هذا التقسيم ليست له أهمية قانونية لأن ينظر إلى عامل مجرد وظيفته هى كيفية حساب الأجرة (٢). وقيل كذلك نفرق بالنظر إلى القدر من السفينة الذى يرد عليه انتفاع المستأجر فتفترق مشارطة تأجير سفينة بأكملها عن مشارطة

---

(١) انظر تعليق دى جوجلار فى المجلة الفصلية للقانون التجارى ١٩٦٢ ص ١٤٥، وتعليقه تحت حكم النقض ٦ يوليو ١٩٦١ بالأسبوع القانونى ١٩٦٢ - ٢ - ١٢٥٢٥، شوفو رقم ٦٥٢، تعليق جرانميزون تحت رن ٢١ نوفمبر ١٩٥٦ نوفمبر ١٩٥٦ بحرى ١٩٥٧ ص ١٩٥، جوفارى تحت استئناف اكس ٢٠ ديسمبر ١٩٦٠ بحرى فرنسى ١٨٦١ ص ١٠٥.

(٢) شوفو رقم ٦٥٣.

الايجار الجزئية . وهذا التقسيم يتعرض بدوره للنقد الذى وجه إلى المعيار السابق .

والمعيار الذى استقام فى الفقه والقضاء هو الذى يترتب على الأخذ به أثر قانونى فى علاقة الغير بطرفى العقد وهو أثر يختلف باختلاف علاقة الطرفين كما تنظمها المشارطة : فقد لوحظ أن المشارطات تختلف فيما بينها اختلافاً مرده إلى مدى السلطات التى تقررها لكل من طرفى العقد على السفينة ودور كل منهما فى استغلالها ، ولهذا قسمت المشارطات إلى القسمين الكبيرين السابق الاشارة إليهما وهما المشارطة الزمنية والمشارطة بالرحلة ، على أن يكون مفهوماً أن هذا التقسيم يقوم على مدى انتقال الادارة على السفينة من المؤجر إلى المستأجر ، لأن مباشرة هذه الادارة أو السلطة تؤثر فى مركز من يباشرها أمام الغير بسبب ناشىء عن استغلال السفينة[1] .

١١٩ - وقد أخذ القانون بهذه المعايير ، فتقول المادة ١٧٤ فى خصوص التأجير بالمدة ، يحتفظ (١) المؤجر بالادارة الملاحية للسفينة . (٢) وتنتقل الادارة التجارية للسفينة إلى المستأجر ويتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص . . . ويلتزم الربان بتنفيذ تعليماته المتعلقة بهذه الادارة . وفيما يتعلق بالايجار بالرحلة تقول المادة ١٨١ ، يحتفظ المؤجر بالادارة الملاحية والادارة التجارية للسفينة[2] .

---

(١) شوفو رقم ٦٥٧ .

(٢) نقض فرنسى ٦ يوليو ١٩٦١ (قضية السفينة Mosdale) الأسبوع القانونى ١٩٦٢ - ٢ - ١٢٥٢٥ تعليق جوجلار وهو حكم بالغ الأهمية سنعود له مراراً .

شوفو ٦٥٧ و ٦٥٨ . جوجلار فى تعليق السابق زفى تعليق آخر له فى المجلة الفصلية ١٩٦٢ ص ١٩٥ ، روديير فى الوجيز رقم ٢٩١ ؛ حكم استئناف رن ٢١ نوفمبر ١٩٥٦ (بحرى ٥٧ ص ٩٤ تعليق جرانميزون).

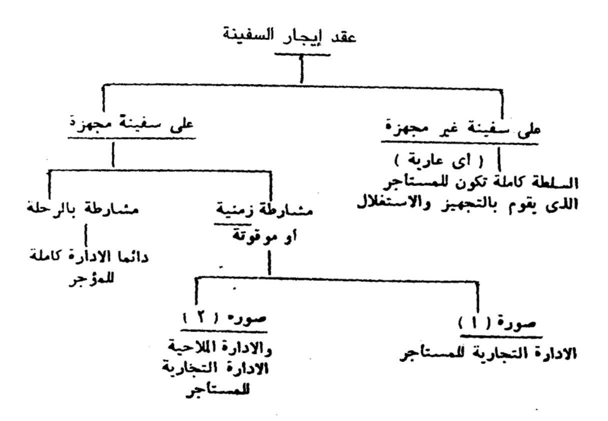
« انه إذا كانت المشارطة الزمنية إيجاراً حقيقياً للسفينة مع نقل إدارتها التجارية للمستأجر نقلا يؤدى إلى ان تدخل السفينة تحت سيطرة المستأجر الذى يتحمل عندئذ مسئولية النقل ، فإن المشارطة بالمرحلة عقد نقل يبقى للمجهز - مالم يتفق على غير ذلك - شفة الناقل وما يرتبط - بها من مسئولية إذ يحتفظ المجهز بكامل إدارة ورقابة السفينة ويتحمل وحده امام المرسل إليهم مسئولية النقل » .

وفى ظل مشارطة بالرحلة يظل الربان تابعاً للمجهز ويرتبط الأخير بأعماله ومنها توقيع سندات الشحن - وقد أيدت محكمة النقض الفرنسية هذه المعانى فى حكمها الصادر فى ٦ يوليو ١٩٦١ فى قضية (موسدال) .

ويقول فى المـادة ١٦١ :

إيجار السفينة غير مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة دون تجهيزها بمؤمن أو بحارة أو بعد تجهيزها تجهيزاً غير كامل.

١٢٠ - ويوضح الرسم التالى الصور المختلفة لمشارطات إيجار السفينة مع بيان ما يميز كل صورة منها[١].



١٢١ - ويجب عدم الوقوف عند تسمية الطرفين للمشارطة بل يجب التوغل فى أحكامها لمعرفة ما إذا كانت الشروط المتفق عليها تنقل إلى المستأجر جزءاً من إدارة السفينة أولا. فإذا بقيت هذه الادار للمؤجر كانت

---

(١) انظر باين وايفامى طبعة ١٩٧٩ ص ٨، ١٠ رودبيير الوجيز. طبعة ١٩٨٠ رقم ٢٨٦.
لا يلزم من استخدام عبارة عقد إيجار السفينة ان يكون العقد بإجارا، فقد يكون آخر فإذا لم ينص - مثلا - على أجرة يكون وكالة. وإذا لم يدون العقد فى كتابه لها عنوان وجبَ النظر فى كل حالة على حدة لمعرفة نوع العقد.

المشارطة إيجارا ولكنه ممزوج بصفة النقل كما سنرى[1]. ولا يكون للمستأجر شأن باستغلال السفينة ولا بالغير الذين يدخلون فى علاقات مع السفينة بسبب هذا الاستغلال ، أما إذا انتقلت بعض هذه الادارة إليه كان المستأجر - فى حدود ما تلقى من إدارة - مجهزا للسفينة وتعرض لمشاكل استغلالها واقتصر دور المؤجر - فى حدود ما تخلى عنه من إدارة السفينة - على كونه طرفا فى عقد إيجار للسفينة.

- وتعرف عقود إيجار السفينة بالمدة بالشرط الذى يضع الربان تحت تصرف المستأجر وبقلة عدد شروطها بالمقارنة بشروط عقود الإيجار بالرحلة التى تتضمن شروطاً كثيرة تتعلق بتفصيلات الرحلة والبضاعة ومدد الشحن والتفريغ وكيفيته والمسئولية عنه إلى غير ذلك.

١٢٢ - وقد نظم القانون البحرى الجديد الموضوع تنظيما علميا سليما من المواد ١٥٢ إلى ٢٤٨ فى الباب الثالث، وتناول فى هذا الباب أهم موضوعات قانون التجارة البحرية، وحوله تدور الموضوعات الأخرى.

فخص الفصل الأول لايجار السفينة، وبدأه أبحكام عامة (م ١٥٢ - ١٦٠) ثم عرض أحكام ايجار السفينة غير مجهزة (م ١٦١ - ١٦٧). ثم لايجار السفينة مجهزة، وبدأه بأحكام عامة (م ١٦٨ - ١٧١)، فالتأجير بالمدة (م ١٧٢ - ١٧٨)، وثالثا، لأحكام التأجير بالرحلة (م ١٧٩ - ١٩٥). وفى الفصل الثانى نظم عقد النقل البحرى (م ١٩٦ - ٢٤٨).

وسنعرض للموضوع بهذا الترتيب.

ولكى تكون الدراسة صورة حية لما يجرى عليه العمل سنشير باستمرار إلى الحلول التى تقضى بها أشهر نماذج المشارطات، فقد وضعت الهيئات والمؤتمرات المعنية بالتجارة والملاحة نماذج لمشارطات تتضمن أهم البنود على أن يكملها أصحاب الشأن أو يعدلوا فيها إذا

---

(١) قارن Piedlevier، فى مجموعة بونتافيس وآخرين رقم ٤ و ٥ ؟ ٧ . وحكم النقض الفرنسية السابق فى ٦ يوليو ١٩٦١.

(٢) السين التجارية ٢٥ يناير ١٩٦٥ بحرى فرنسى ١٩٦٦ ص ٢٢٥.

شاءوا ، وأشهر هذه النماذج هى جنكون gencon البريطانية ولو تيسيا Lutetia الفرنسية وهما مشارطتان بالرحلة ، وكذلك مشارطة لندن لسفن الصهاريج . London Tanker voyage . وأهم نماذج المشارطة الزمنية هى مشارطة بلتايمBaltime فى صياغتها الموضوعة سنة ١٩٣٩ .

وسنعود إلى إعطاء فكرة أوفى عن هذه النماذج عند الكلام فى كيفية تحرير المشارطات .

كذلك سنعرض لأحكام القانون الانجليزى بوصفه الغالب فى التطبيق والذى تحيل إليه المشارطات .

ونعرض للقضاء الفرنسى قبل ١٩٦٦ لأن الفقه فى ظله غنى جداً بالمناقشات .

الفصـــل الأول
الرضـــــا

الفـــرع الأول
المبدأ والاستثناءات منـــه

المبدأ ـ كفاية الرضا :

١٢٣ ـ عقد استئجار السفينة عقد رضائى، بمعنى أنه، بحسب الأصل ـ يبرم صحيحاً بمجرد تلاقى إيجاب وقبول صحيحين على موضوعه دون حاجة لاجراء آخر . وبمعنى كذلك أنه لايقوم بغير رضا صحيح من المؤجر والمستأجر .

فرضا الطرفين إذن يكفى، وهو كذلك لازم لصحة العقد بوصفه عملا قانونياً من جانبين .

استثناءات : الاستثناء الأول :

لايجوز تأجير السفينة لأجنبى لمدة تجاوز سنتين، إلا بإذن من الوزير المختص (م ١٢) وإلا كان العقد باطلا . ويثور السؤال عندما يكون الايجار لمدة أقل قليلا من السنتين ولكنه قابل للتجديد .

والاستثناء الثانى : «الاستثناء الخاص بالنقل الساحلى» :

١٢٤ ـ أورد المشرع حظراً خاصاً بالنقل الساحلى فقصره على السفن الوطنية، ومعنى ذلك بطلان المشارطات الواردة على سفن أجنبية إذا كان موضوعها تنفيذ نقل من الذى يواجهه القانون، فقد صدر القانون رقم ٦٣ فى ١٢ يونيه ١٩٦١ (الجريدة الرسمية عدد ١٣٧ فى ٢١ يونيه ١٩٦١) فى شأن النقل الساحلى، ونص على أن يقصر النقل البحرى الساحلى على السفن المسجلة تحت علم الجمهورية العربية ويجوز للمؤسسة المصرية العاملة للنقل البحرى بموافقة وزارة الحربية أن تصرح بالنقل للسفن الأجنبية (أنظر قرار وزير الحربية رقم ٤٣٩ لسنة ١٩٦٣

فى هذا الشأن) وقصر العمل داخل موانىء الجمهورية على الوحدات التى تكون مملوكة كلها لمن يتمتع بجنسية الجمهورية . . . (م ٢) ، وعرف النقل البحرى الساحلى - فى نظر هذا القانون - بأنه النقل البحرى أو القطر بين ميناءين أو أكثر من موانىء الجمهورية العربية ، كما يغطى تشغيل الوحدات البحرية داخل الموانىء (م ١) .

وإنما يجوز - طبقا لهذا القانون - للسفن الأجنبية أن تبحر بين موانىء الجمهورية العربية لأخذ ركاب أو بضائع برسم موانىء أجنبية أو لانزال ركاب أو بضائع واردة من موانىء أجنبية (م ٣) .

والاستثناء الثالث : الاستثناء المقرر لمصلحة الشركة المصرية لأعمال النقل البحرى :

١٢٥ - قصر المشرع أعمال النقل البحرى والأعمال المتصلة به على القطاع العام ، وذلك بالقانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٦٢ فى شأن مساهمة المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى فى بعض الشركات والمنشآت وتنظيم الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى ، ثم أعاد النص على هذا التنظيم فى القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤ بإنشاء (الصحيح إعادة إنشاء) المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى ، فقضى أنه « لاتجوز مزاولة أعمال النقل البحرى والشحن والتفريغ والوكالة البحرية وتموين السفن وإصلاحها وصيانتها والتوريدات البحرية وغيرها من الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى والتى يصدر بتحديدها قرار من وزير المواصلات إلا لمن يقيد فى سجل يعد لذلك بالمؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى .

الاستثناء الرابع :

ينص القانون رقم ٢٣٠ لسنة ١٩٨٩ بإصدار قانون الاستثمار فى المادة ٣٦ على أن « تعفى مشروعات النقل البحرى التى تنشأ فى المناطق الحرة من الشروط الخاصة بجنسية مالك السفينة ، والعاملين عليها المنصوص عليها فى قانون التجارة البحرى . وفى القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية كما تستثنى السفن المملوكة لهذه المشروعات من أحكام القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤ بإنشاء المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى .

وقد ألغى القانون ١٢ لسنة ١٩٦٤ فيما يتعلق بالمؤسسة بحكم قانون إلغاء المؤسسات العامة رقم ١١١ لسنة ١٩٧٥ ولكن أحكامه الموضوعية لم تلغ بحكم أنه ينظم مرفقاً قوميا هاما (المحكمة الادارية العليا لسنة ١٩٧٧) ، وحلت الشركة المصرية لأعمال النقل البحرى محل المؤسسة فى اختصاصاتها غير اللصقية بوصفها مؤسسة عامة .

الفــرع الثــانى
شروط الرضـــا

١٢٦ - يخضع الرضا فى شروط صحته للقواعد العامة فى الالتزامات ، فيبطل إذا كان موضوع العقد عمليات غير مشروعة كتهريب بضائع أو أشخاص متى كان الناقل يعلم ذلك[١] .

موضوع العقــد :

١٢٧ - يتعهد المتعاقدان فى المشارطة بالتزامات على عاتق كل منهما ، تختلف باختلاف نوع المشارطة (م ١٥٢)- ففى المشارطة بالرحلة يتعهد المؤجر بتنفيذ الرحلة أو الرحلات المتفق عليها بالسفينة والطاقم المحددين إن وردتحديد لهما ، ويتعهد المستأجر بالمعاونة فى تنفيذ هذه الرحلة طبقاً لما هو مبين بالعقد ويدفع الأجر (م ١٨٠) . وفى المشارطة الزمنية يتعهد المؤجر أن يضع السفينة المؤجرة وطاقمها تحت تصرف المستأجر للمدة المعينة وعلى المستأجر أن يدفع الأجر وأن يستعمل السفينة فى الغرض المحدد بالعقد (م ١٧٢) . أما فى استئجار

---

(١) كما يمكن ابطال العقد لعيوب الرضا ، وان كان نلك نادرا ، ولكنه على كل حال متصور خاصة فى حالة الغلط بشأن احد عناصره ، من نلك ما حكم به من انه «إذا استؤجرت سفينة للقيام برحلات إلى موانىء دول عربية وكانت السفينة - دون أن يعلم المستأجر بذلك - قد وضعت فى القائمة السوداء لدى سلطات هذه الدول لمرورها بموانىء اسرائيل ، فان للمستأجر ان يطلب فسخ المشارطة . (والصحيح ان له أن يطلب بطلانها) . لوكلير فى كتابه ص ٤٧ . محكمة الدانمرك العليا فى أول فبراير ١٩٦٣ بحرى فرنسى ١٩٦٤ ص ٢١٨ وتعليق بونتافيس .

السفينة عارية فالمؤجر يلتزم بتسليمها للمستأجر، دون أن يجهزها بطاقم، لكى ينتفع بها هذا الأخير للمدة المحددة نظير دفع الأجر المتفق عليه (م ١٦١).

الفــرع الثالث

أطراف العقد وإبـرامه

١٢٨ - تبرم المشارطة بين طرفين يسمى أحدهما المؤجر ويسمى الثانى المستأجر : أما المؤجر فهو الذى يتعهد بوضع السفينة تحت تصرف الطرف الآخر أو يتعهد بتنفيذ الرحلات التى يطلبها هذا الأخير. ويستوى أن يكون المؤجر مالكاً للسفينة أو مستأجراً لها، فلا يتأثر إبرام المشارطة أو تنفيذها بهذا الاعتبار، مادام كل من الطرفين أهلا للتعاقد وذا سلطة فيما تعهد به[1].

وأما المستأجر فهو الطرف الذى يسعى بالمشارطة إلى الانتفاع من السفينة سواء باستئجارها عارية دون طاقم أو بمشارطة زمنية أو بمشارطة بالرحلة. ونسميه المستأجر فى كافة هذه الصور. ويستوى أن يكون المستأجر مالكاً للبضاعة المطلوب نقلها أولا.

كيفية إبرام المشارطة :

١٢٩ - قد تتم المشارطة بالاتصال مباشرة بين المؤجر والمستأجر.

وكثيراً ما يكون المؤجر هو المجهز، ونقصد بذلك فى هذا الخصوص المالك الذى يستغل سفينته. فإن كانت الملكية لشخص واستغلال السفينة لشخص آخر فإن تأجيرها يكون لمن له حق الاستغلال لأن التأجير تصرف فى المنفعة.

---

(١) انظر فى كيفية إبرام المشارطة كتابى فى مشارطات إيجار السفن ١٩٨٧ رقم ٣٧ وما بعده.

١٣٠ - ويغلب أن يكون المؤجر شخصاً معنوياً، شركة مثلا. ويعتبر تأجير السفينة عملا داخلا فى اختصاص من له الادارة العامة للشركة ما لم يرد فى نظامها نص على غير ذلك(١).

١٣١ - وإذا كانت السفينة لاتزال تحت البناء أو تحت الشراء، أى لما تصبح بعد مملوكة للمؤجر، فإن عقد تأجيرها يخضع لأحكام عقود الايجار الصادرة من المالك المستغل للشىء أو المالك تحت شرط.

ومتى كانت السفينة مرهونة ظل لمالكها حق تأجيرها لأن الرهن لايجرد المالك من سلطاته. ومع ذلك فإنه إذا كانت الأجرة مدفوعة مقدماً فإن الاحتياط يوجب على المستأجر أن يتأكد من عدم وجود رهن على السفينة لأن المرتهن إذا حجز عليها وباعها لم يكن للمستأجر سوى مركز الدائن العادى بالأجرة ويتأخر عن كل الدائنين الممتازين والمرتهنين، وهو وضع سىء إذا لم يتمكن من اقتضاء حقه فى تنفيذ عقد الايجار.

وإذا توافرت لعقد الايجار شروط العقود الادارية خضع ابرامه لاجراءات هذه العقود.

هذا والغالب أن يتدخل فى إبرام المشارطة وسطاء متخصصون كالوكلاء والسماسرة البحريين.

إبرام المشارطة بواسطة وكيل:

١٣٢ - ولا يثير إبرام المشارطة بواسطة وكيل مشكلة خاصة، إذ يخضع مركزه من موكله - سواء كان هذا الموكل هو المؤجر أو المستأجر -

---

(١) يفرق بعض الشراح فى هذا الصدد بين عقود الادارة الجارية والعقود ذات الأجل الطويل، فيقول أن تأجير السفينة لأجل قصير أى مدة خمس سنوات يدخل فى أعمال الادارة الجارية، ويكتفى فى العمل بتوقيع الشخص الذى تكون له فى الظاهر سلطة القيام بهذه الأعمال. أما بالنسبة لتأجيرها لأجل طويل فيحسن المستأجر صنعاً بأن يطلب موافقة مجلس الادارة فى شركات الأموال أو الشركاء جميعاً فى شركات الأشخاص، وإذا كان الايجار قد أبرم بمعرفة سمسار فإن مخاطر إبطال العقد أو إنكاره تقل بسبب خبرة وسمعة سمسار، وعلى كل حال فإن القضاء يصحح العقود المبرمة طبقاً لما تجرى به العادات.

لوكلير ص ٢٨.

ومن الغير لأحكام الوكالة الواردة بالقانون المدنى ، ما لم يتخذ مركز الوكيل بالعمولة فعندئذ يسأل شخصياً طبقاً لأحكام الوكالة بالعمولة[١].

ومن تطبيقات القضاء فى هذا الخصوص أن الوكيل البحرى الذى يستأجر سفينة دون أن يبين عند التعاقد اسم موكله يتصرف كوكيل بالعمولة ويكون مسئولا شخصياً أمام المجهز عن تنفيذ المشارطة ودفع الأجرة والتعويض المستحق عن التأخير فى عمليات الشحن والتفريغ[٢].

وحكم أنه متى كان التوقيع مصحوباً بعبارة « بصفة وكيل » as agemt فإن هذه العبارة وحدها تقيم قرينه على أن الموقع لا يقصد أن يتعهد شخصياً ، وما لم توجد واقعة تكذب هذا المعنى فلا تقبل الدعوى ضده على أساس هذا العقد[٣]، وحكم مجلس اللوردات بنفس المعنى عندما قال « أنه متى ذكرت فى العقد عبارة « كوكيل ''As agent'' » بجانب توقيع المتعاقد فذلك وحده كاف بذاته - ما لم تكذبه عبارات أخرى فى الورقة - لاعتبار الموقع قد تصرف لا بأسمه الخاص ولكن لحساب الأصيل وأنه لم يقصد أن يتعهد بإلتزام شخصى وبخاصة فيما يتعلق بدفع تعويض التأخير فى عمليات الشحن والتفريغ[٤].

وهذا المبدأ معمول به فى معظم التشريعات ، وليس هناك خلاف .

١٣٣ - وإنما تثور المشاكل العملية عند **إثبات السلطة فى إبرام المشارطة** . لدى من أبرم العقد بصفته وكيلا من صاحب الشأن . والأصل أن تنطبق فى هذا الخصوص المبادىء العامة ، فعلى من يدعى أنه وكيل عن غيره أن يثبت هذا التوكيل أى العمل الصادر من الأصيل والذى خوله سلطة التعاقد نيابة عنه ، فهذه السلطة لاتفترض بل يجب على من يدعيها

---

(١) ريبير ٢ - ١٢٨٩ .

(٢) انفرس التجارية ١٦ يناير ١٩٢٣ دور ٢ ص ٦٧٩ .

وقد حكم بمسئولية السمسار وحده أمام المجهز عن عدم تنفيذ مشارطة وقعها السمسار أمام المجهز نيابة عن المستأجر دون أن يكون السمسار مفوضاً فى ذلك ، وبأن ليس للمجهز عندئذ أى رجوع على هذا المستأجر المزعوم ، السين التجارية ٢٩ يناير ١٩٥٧ ، بحرى فرنسى ١٩٥٧ ص ٤٨٧ .

(٣) استئناف مختلط الاسكندرية ٩ يناير ١٩٢٤ دور ٥ ص ٢١٦.

(٤) مجلس اللوردات فى ٥ مايو ١٩٢٣ دور ٣ ص ١٢٠ وتعليق ص ١٢٣ عن القانون الإنجليزى فى أحكام الوكالة .

أن يقيم الدليل عليها . وقد يقوم هذا الدليل ضمنيا كما إذا تمسلك مالك السفينة بشروط العقد الذى أبرمه شخص نيابة عنه ، أو قام هو بتنفيذ هذا التعاقد أو ساهم فى تنفيذه إذ لايقبل منه بعد ذلك أن ينكر سلطة الشخص الذى أبرم العقد ، وكذلك الحكم لو قام هذا الشخص بتنفيذ التعاقد على السفينة ولم يعترض المالك على ذلك[١] .

وقد حكمت محكمة النقض الفرنسية بهذا المعنى[٢] وأضافت أن سلطة الوكيل فى التعاقد قد تنشأ من العادات البحرية ، ولكن الصحيح - كما يقول التعليق على هذا الحكم - أن هذه السلطة لاتنشأ من العادة بل من إرادة الموكل والوكيل ، وكل ما فى الأمر أن العادة البحرية تصلح كدليل على وجود الوكالة ، كما يمكن إثبات هذه الوكالة بكافة الطرق باعتبارها وكالة تجارية .

الأصل إذن أن وجود سلطة شخص بوصفه وكيلا عن غيره وبيان حدود هذه السلطة يخضع فى إثباته للقواعد العامة .

ومع ذلك فقد طبق القضاء «**نظرية الظاهر**» فى هذا الشأن فاعتبر كافيا لالزام المجهز ظهور شخص بمظهر الوكيل عنه إذا كان المجهز هو المسئول عن هذا المظهر ، وقد حكمت بذلك محكمة النقض الفرنسية فى حكم لها فى ٢٩ يونية ١٩٦٥[٣] ، فأيدت حكما قضى بمسئولية المجهز المتخلف عن تنفيذ مشارطة وقعها بسامه شخص هو وكليه المعتاد بالرغم من أن المجهز كان يجهل هذه المشارطة ، وذلك تأسيساً على أنه يكفى لهذا الحكم أن يكون لهذا الشخص «سلطة عامة فى تمثيل المجهز وأن يكون هو وكيله المعتاد» .

وفى القضية كان هذا الوكيل المعتاد سمسارا ولكنه تجاوز وظيفته كسمسار أى مجرد وسيط إلى النيابة عن المجهز . ويعتبر ذلك تطبيقاً لفكرة الظاهر ، وهى فكرة لها تطبيقات كثيرة فى المعاملات التجارية والبحرية .

---

(١) نقض فرنسى ٢٧ يوليو ١٩٣٧ دور ٣٨ ص ٣١٠ . انظر كذلك محكمة نيويورك ١٦ نوفمبر ١٩٢٢ دور ٢ ص ٣٩٢ ، السين التجارية ٢٥ يناير ١٩٦٠ بحرى فرنسى ١٩٦٠ ص ٣٨٣ .

(٢) نقض فرنسى ٢٧ يوليو ١٩٣٧ السابق .

(٣) المجلة الفصلية للقانون التجارى ١٩٦٥ ص ٥٨٤ تعليق بونتافيس .

ومن القضاء المصرى أنه يشترط لاعتبار الوكيل الظاهر نائباً عن الموكل قيام مظهر خارجي خاطىء منسوب للموكل من شأنه أن يخدع الغير الذى تعامل مع الوكيل الظاهر(١).

كما حكمت أنه يترتب على التصرفات الصادرة من صاحب المركز الظاهر المخالف للحقيقة إلى الغير حسن النية ما يترتب على التصرفات الصادرة من صاحب المركز الحقيقى، متى كانت الشواهد المحيطة بالمركز الظاهر من شأنها أن تولد الاعتقاد العام بمطابقة هذا المركز للحقيقة(٢).

سلطة الربان فى إبرام المشارطات:

١٣٤ - الربان يمثل المجهز بنص القانون فى كل ما يتعلق بالسفينة والرحلة (م ٩٩، ١٠٠ بحرى) فله أن يجرى التصرفات اللازمة للسفينة ولاستغلالها طبقاً لحاجتها ولما يجرى به العرف، مع ملاحظة أن سلطاته هذه تضيق وتتسع بحسب ما إذا كان الربان موجودا فى مكان إقامة المجهز أو فى مكان به ممثل خاص للمجهز أولا.

وفى ظل هذه النصوص تقوم مناقشة بين الشراح حول **سلطة الربان** فى إبرام مشارطة إيجار للسفينة، نيابة عن المجهز ودون تفويض خاص له فى ذلك: فقيل له ذلك مطلقاً(٣). مع مراعاة التفرقة المتقدمة، وقيل سلطته مقصورة على حالة ما يكون مضطرا لتكملة حمولة السفينة وليس له إبرام مشارطة جديدة تنصب على السفينة كلها(٤). وقيل لاحق له فى ذلك إلا إذا كان لتكملة الشحنة فى الرحلة الجارية وليس له إبرام مشارطات تنفذ بعد إنتهاء هذه الرحلة لأن ذلك يعطل حق المجهز فى التصرف فى السفينة عند عودتها(٥).

---

(١) نقض ٢ نوفمبر ١٩٧٥ س ٢٦ ص ١٤٦٢.

(٢) نقض مصرى ٣٠ نوفمبر ١٩٧١ س ٢٢ ص ٩٥٩.

(٣) دانجون ٢ - ٦٥٩، ليون كان ورينو ٥ - ٦٢٦.

(٤) بيجاردان ٢ - ٢٩٨. ٢ - ٣٦٨.

(٥) انظر فى هذا المعنى التعليق فى دور ٤ ص ٢٤٣.

وقد أصبحت هذه المناقشة نظرية بسبب التطور الحديث فى الملاحة ، فلكل الشركات الملاحية الكبيرة الآن وكلاء فى الموانىء يقومون برعاية مصالحها فى هذا الخصوص ، ولم يعد للربان عملا إبرام مشارطات ولا تعديل شروط سندات الشحن ، واقتصر دوره على توقيع سندات الشحن أى إقرار واقعة شحن البضاعة على السفينة . ولهذا يذهب القضاء الانجليزى ، وليس هناك نص يقيده ، إلى إنكار هذه السلطة على الربان حتى ولو كان فى ميناء أجنبى ، فلا يسمح له بإبرام مشارطة على السفينة إلا إذا كان من المتعذر عليه الاتصال بالمجهز وتلقى تعليماته .

ويلاحظ أنه حتى فى الصور التى تكون للربان فيها سلطة إبرام المشارطة لا يكون له حق تعديل مشارطة قائمة دون تفويض خاص من المجهز إلا إذا وجدت ظروف استثنائية تبرر ذلك كمصلحة للمجهز واضحة وتعذر على الربان الاتصال به فى شأنها .

تدخل السمسار فى إبرام المشارطة[١] :

١٣٥ - كثيراً ما يتدخل السمسار فى إبرام المشارطة ، وذلك لأن السمسرة فى نطاق الأعمال البحرية لها دور هام بسبب الصفة الدولية لهذه الأعمال والصعوبات التى تقابل المجهز أو طالب الايجار فى العثور على السفن ورحلاتها فى جميع أنحاء العالم ، ويمكنه بسرعة وسهولة أن يرشد عميله عن فرص كثيرة وعروض يمكنه أن يختار من بينها ما يلائم حاجته .

ويغلب أن يكون السمسار مفوضا كذلك فى التوقيع عن عميله[٢]، فيخرج عندئذ من مجرد دوره كسمسار يرشد عميله إلى فرصة معينة ، ويصبح وكيلا عنه يوقع العقد باسمه ونيابة عنه .

وقد يكون توكيل المستأجر للسمسار فى إبرام المشارطة ضمنيا ، مستخلصا من سكوت المستأجر أمام خطاب من السمسار موجه إليه يذكره فيه بأنه مفوض منه فى التعاقد مع المجهز . وإنما إذا اقتصر السمسار

---

(١) انظر لوكلير من رقم ٦٩ إلى ٧٣ .

(٢) السين التجارية ٢٩ يناير ١٩٥٧ بحرى فرنسى ١٩٥٧ ص ٤٨٧ .

على وظيفته الأصلية بوصفه مجرد سمسار فإنه لا يسأل عن الالتزامات الناشئة عن المشارطة التى تدخل فى إبرامها ولو وقع عليها بوصفه شاهدا أو لضمان حقه فى السمسرة، ولهذا حكم أنه لا مسئولية على السمسار عن الضرر ألذى يصيب المستأجر لعدم تنفيذ المشارطة إذا كان السمسار لم يتعهد صراحة اطلاقا أمام المستأجر بضمان تنفيذ المشارطة ، ولم يتدخل فى إبرامها إلا بوصفه سمسارا ، وذلك ما لم يقم الدليل على أنه خلال توسطه ارتكب خطأ فى تنفيذ مهمته[1]. وكمثل لهذا الخطأ الموجب لمسئولية السمسار أن يقوم بإبلاغ سمسار الطرف الآخر أن عميله هو وافق على الصفقة دون أن يكون ذلك صحيحاً ، ويعتبر ذلك منه خطأ موجبا للمسئولية التقصيرية ويعرضه للحكم عليه بالتعويض لصالح المجهز[2].

ويلاحظ أن السمسار لا يسأل عن تعويض ما إلا إذا كان قد أخطأ وكان خطؤه قد أدى إلى ضرر ، فقد يخطىء ولكن لا يتسبب عن ذلك فى أى ضرر ، فلا يكون ثمة محل للشكوى ، من ذلك لو دون بيانا غير صحيح فى المشارطة ولكنه بيان لم تكن له أهمية ، ولهذا قضت محكمة السين التجارية أن «من المألوف أن تجرى مفاوضات إبرام المشارطات بالتليفون أو التلغراف» ولا يعتبر مخطئاً السمسار الذى يدون فى المشارطة اسم مالك للسفينة غير صحيح متى اتضح أنه استقى معلوماته فى هذا الصدد من مراسل له أجنبى ومن سجل اللويدز الذى حصل أن بيعت السفينة إلى شخص آخر بعد طبعه ونشره وذلك ما دام أن تعيين السفينة لم يرد فيه غلط وان اسم المالك لم يكن له اعتبار لدى الطرفين[3]» . ومفهوم طبعاً فى هذه القضية أم المؤجر كان غير مالك للسفينة ولهذا لم يكن لشخصية مالكها اعتبار خاص ، ولهذا فإن الحكم كان يتغير لو أن شخصيته كانت هامة ، مثلا بسبب جنسيته وجنسية السفينة إذا كانت هذه الجنسية لها اعتبار بسبب وجود حالة حرب أو وجود خشية قيامها .

---

(١) استئناف باريس ١٩ فبراير ١٩٦٥ بحرى فرنسى ١٩٦ ص ٣٩٧ وتعليق فى نفس المعنى للأستاذ جوفارى ، كذلك الهافر ١٢ نوفمبر ١٩٥٧ بحرى ١٩٥٨ ص ١١٢ .

(٢) استئناف باريس ١٧ يونية ١٩٦٤ بحرى ١٩٦٥ ص ٥٤٥ .

(٣) السين التجارية ٢٥ يناير ١٩٦٠ بحرى ١٩٦٠ ص ٦٨٣ .

وإذا تسبب السمسار بخطئه فى فسخ أو عدم تنفيذ المشارطة قبل البدء فى تنفيذها فقد حكم أن مسئوليته تتحدد بالضرر الذى أصاب المجهز بالفعل دون أن يطالب بالتعويض الجزافى المقرر فى بعض القوانين (المقابل للمادة ١٨٩ مصرى و ١٠٦١ قديم) لعدم تنفيذ المستأجر المشارطة قبل الشحن ، فهذا التعويض استثناء لايمتد إلى غير الحالة التى وضع لها[١].

١٣٦ - وإذا تجاوز السمسار دوره الأصلى وقام بوظيفة الوكيل عن المستأجر فناب عن شخص بوصف أنه يمثله ولم يكن ذلك صحيحاً فلا يكون للمجهز أن يقاضى هذا الغير ما دام ليس لديه دليل على سلطة السمسار فى إلزام هذا الشخص، ويقتصر رجوعه على السمسار الذى أخطأ باتخاذه موقفاً لم يكن له حق فيه وسبب بذلك ضرراً للمجهز ، ويقاس الضرر الذى يتحمل السمسار تعويضه لا بالربح الذى كان المجهز يحققه لو كان إبرام المشارطة صحيحاً بل بالنظر إلى فوات الكسب عن المدة التى اعتقد فيها أنه قد أجر سفينته حتى اكتشف الحقيقة وبالمصاريف التى تكبدها خلالها[٢].

أجـر السمسار :

١٣٧- للسمسار البحرى أجر عن توسطه فى إبرام المشارطة ، سواء اتفق على ذلك أو لم يتفق ، إذ لا يتصور أن يكون تدخله مجانياً ، وعمله تجارى فى جميع الأحوال ، لأنه محترف ويتوسط فى إبرام أعمال تجارية بين محترفين . وقد يحدد أجره فى العقد بينه وبين عميله ، وقد يحدده العرف ، وقد يتفق عليه ويرد النص به فى المشارطة ذاتها .

وإذا وقع من السمسار خطأ وحكم عليه بتعويضه فإنه مع ذلك يستحق أجره ، لأن الضرر الذى سببه قد جبر بالتعويض المقضى به والذى دفعه السمسار ، فيظل حقه فى الأجر قائماً .

---

(١) السين التجارية فى ٢٩ يناير ١٩٥٧ السالف الذكر .

(٢) استئناف باريس ١٧ يونيه ١٩٦٤ بحرى ١٩٦٥ ص ٥٤٥ ، س باريس ١٩ فبراير ١٩٦٥ بحرى ١٩٦٥ ص ٢٨٩ .

ويعتبر أجر السمسار تعويضاً جزافياً يغطى مجهوده العادى ، فليس له أن يطالب بشيء أكثر منه ما لم يكن متفقاً على خلاف ذلك .

١٣٨ - والشرط لاستحقاق هذا الأجر هو أن يتم إبرام المشارطة بسبب توسط السمسار ، وأن يكون إبرامها صحيحاً ، فلا تبطل لسبب لا يتوقف على سلوك أحد طرفيها ، وهذه هى الأصول العامة فى أجر السمسار .

ولكن هل يتوقف حقه على تنفيذ المشارطة ، بحيث إذا لم تنفذ لسبب ما ضاع عليه حقه هذا فى أجره؟ الأصل أن لا تأثير على استحقاق السمسار أجره ، فقد أدى عمله وهو التوصل إلى إبرام المشارطة ولا شأن له بعد ذلك بمصيرها . ومع ذلك فالقضاء البحرى ينظر للمسألة نظرة واقعية ويربط بين مصالح جميع ذوى الشأن وأقدارهم ، فيبقى على حق السمسار إذا فسخت المشارطة باتفاق طرفيها أو بسبب يرجع إلى عميل السمسار أى المدين بالسمسرة إذ يكون فسخها منسوباً إليهم وليس لهم حرمانه من أجره بفعل من جانبهم . أما إذا كان عدم تنفيذها راجعاً إلى قوة قاهرة فلا يحق للسمسار أن يدعى بحقه ، وذلك على أساس أن السمسرة عادة تدفع من الأجرة المقبوضة من الرحلة التى أبرمت المشارطة للقيام بها فإذا فسخت المشارطة ولم تستحق للمجهز أجرة فلا داعى لتحميله دفع السمسرة[1] .

١٣٩ - وقد جرى العمل على تنظيم هذا المسألة بشروط خاصة فى المشارطات :

فتقول مشارطة جنكون (وهى مشارطة بالرحلة) يستحق لفلان سمسرة قدرها كذا / من الأجرة المستحقة - وفى حالة عدم تنفيذ المشارطة يدفع المجهز على الأقل السمسرة محسوبة على القيمة المقدرة للأجرة وتعويض الفسخ لعدم الشحن ، للسمسار كتعويض عما بذله من جهد ونفقات (م ١٥) . وفى مشارطة لوتسيا « تدفع عمولة قدرها كذا / من الأجرة الكلية وتعويضات التأخير فى العمليات عند التوقيع على المشارطة

---

(١) انظر التعليق تحت نقض فرنسى عرائض اول اغسطس ١٩٢٤ دور ١١ ص ٢٧٨ .

سواء هلكت السفينة أو لا ونفذت المشارطة أولا إلى . . . (م ١٩) ، وكذلك فى نفس المعنى المادة ٢٤ من مشارطة لندن لسفن الصهاريج .

وتقضى مشارطة بلتايم ، وهى مشارطة زمنية ، أن «يدفع المجهز عمولة قدرها كذا إلى فلان عن كل الأجرة المدفوعة طبقاً لهذه المشاطة على أن لا تقل فى أية حالة عن تغطية المصاريف التى تكبدها السمسار والأتعاب المعقولة عن جهده . وإذا لم تدفع الأجرة كلها بسبب فسخ المشارطة من أى من الطرفين كان على الطرف المتخلف أن يعوض السمسار عن الجزء الضائع من عمولته . فإذا كان الفسخ باتفاق الطرفين فإن المجهز يعوض السمسار عما ضاع من عمولته ولكن فى الحالة لا تجاوز العمولة السمسرة المستحقة عن مدة سنة » (م ٢٤ من مشارطة بلتايم) .

توقيـع المشارطة :

١٤٠ - كثيراً ما يوقع السمسار المشارطة بوصفه وكيلا عن المجهز ، ويحدث كثيراً أيضاً أن يوقعها بوصفه وكيلا عن الطرفين معاً وذلك لما يتمتع به السمسار البحرى عادة من ثقة ، فإن فعل ذلك كان مفهوماً أنه مجرد وكيل لا يلتزم شخصياً من المشارطة .

ويجرى العمل على أنه متى اتفق على عناصر المشارطة شفوياً أو بالتلغراف أو التلكس انعقد الاتفاق ملزماً لطرفيه وكان نهائياً ولو لم توقع المشارطة إلا فى وقت لاحق ، وإذا حصل خلاف حول مسألة فيها وجب فضه ودياً أو بطريق التحكيم وإنما لا يجوز فى نظر أهل الصناعة البحرية الامتناع عن توقع المشارطة لهذا السبب ، بل توقع المشارطة وتحل المسألة الخلافية على إنفراد ، وفى جميع الحالات لايجوز طرح (أى رفض) الاتفاق من جانب واحد ، ومن يفعل ذلك من الطرفين فإنه يفقد سمعته فى الأوساط البحرية[١] .

وإذا وقع السمسار - بوصفه وكيلا - المشارطة واتضح لمن وقع السمسار نيابة عنه أن بها ما يخالف المتفق عليه فقد جرى العمل على

---

(١) لا فرنى ، النقل البحرى ، ص ٢٧ .

أن ذلك لا يجوز أن يكون سبباً للفسخ أو للادعاء ببطلان العقد ، بل يظل العقد قائماً ويجب احترامه ، ويتحمل السمسار نتيجة هذه المخالفة .

ومتى وقعت المشارطة وزعت صور منها على كل المشاركين فى تنفيذها ، كالربان والوكلاء البحريين فى الموانى التى تقف عندها السفينة فى رحلتها ، ليعرف كل منهم التزامات الطرفين فيها فلا يتصرف على خلافها ويتسبب بذلك فى مساءلة موكله .

شرط "Stem"[٢] :

١٤١ - هذا الشرط أصله انجليزى ، وليس لهذه الكلمة مرادف فى اللغات الأخرى ، ونشأته ترجع إلى أنه فى نقل الحمولات الكبيرة كمستخرجات المناجم يكون لدى شركة الإنتاج حمولة ضخمة ويريد المشترى نقلها ويضع لذلك برنامجاً بحيث تنقل الشحنة مباشرة من مكان الإنتاج إلى الميناء لتشحن فوراً دون انتظار بالميناء ، ويوضع لكل شحنه تاريخ أو وقت فى هذا البرنامج ، ولهذا لا يكون هناك محل فى العقد لتحديد الوقت الذى تكون فيه السفينة مستعدة للشحن ، فإذا كان الشاحن أو المستأجر ليس هو المنتج بل شخصاً آخر وأبرم لذلك مشارطة بالرحلة فلا يمكنه أن يحدد مقدما موعد وصول الشحنة إلى الميناء ، وبالتالى الموعد الذى تتقدم فيه السفينة للشحن إلا بعد أن يتفق مع المورد أو المنتج على هذا التاريخ ، هذا الاتفاق يسمى "Stem" ويقال عندئذ أن السفينة تأكدت "Stemmed" ، وقبل إخطار المستأجر للمؤجر بحصول هذا الاتفاق تعتبر المشارطة غير نهائية .

١٤٢ - مذكرة حجز الفراغ Booking Note[٣] **(أنظر رقم ١٦٤) :**

تسمى مذكرة حجز الفراغ بمصطلحات عدة ، فهى تسمى Booking Note أو Berthnote أو Note d'engagemebt de fret أو Arrêté de fret .

---

(١) انظر رقم ٢٧٣ مكرر .

(٢) لا فرنى ص ٢٧ و ٢٨ - وأصل كلمة Stem هو To set, to fix .

(٣) أنظر :

Hervé Tainturier, Note de synthèse, La Booking Note. D.M.F. 1986 p 144,

Carver, Carriage by sea, Vol. 1, No. 606 p. 730.

Rodiere et Chao, Le Booking Note D.M.F. 1971 p. 579.

وهى قد تكون عقد نقل إذا تضمنت شروطه أو عقد تأجير اذا جتوت على أحكامه ، ولذا يلزم النظر فيها فى كل حالة على حده .

١٤٣- عقد الايجار بالحمولة :

وهناك صورة لعقد الايجار تسمى فى العمل عقد الحمولة Contrat de volume أو Contrat de tonnage ، ويلزم النظر فى شروطه لمعرفة طبيعته ، وهو غالبا يتم بين شركة تعهد بكل حمولتها إلى شركة بحرية لتنقلها على عدة سفن ، ويعتبره بونتافيس (سنة ١٩٨٦ رقم ١/٢٨٦) وعدا بابرام عقود تأجير للسفن ، فهو إذن عقد ممهد ، وقد تكون هذه العقود نقلا ،وقد تكون عقود تأجير ، فهو إذن Contrat-cadre .

الفصل الثانى

عناصر الاتفاق

عناصر الاتفاق

١٤٤ـ يرد الاتفاق فى المشارطات على مسائل كثيرة، وإنما فيها جميعاً على اختلاف صورها عناصر أساسية مشتركة هى السفينة والبضاعة أو الحمولة والأجرة. وسنعرض فيما يلى لبعض القواعد المشتركة بين صور المشارطات، ونترك الأحكام الخاصة بكل منها إلى حين دراسة كل نوع من المشارطات على حدة.

الفرع الأول

السفينة

المبحث الأول

تعيين السفينة

١٤٥ ـ للسفينة فى عقد إيجارها المقام الأول لأنها محل الانتفاع ـ كما رأينا ـ لذا كان طبيعياً أن تحدد فى العقد بذاتها أو على الأقل بأوصافها، ولهذا يقال أن العقد هنا يبرم "Intuitis navis" أى أنه يدور حول السفينة.

فتقضى المادة ١٥٢ أن إيجار السفينة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزءا منها مقابل أجر محدد، وتقول المادة ١٦١، إيجار السفينة غير مجهزة، عقد يلزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة دون تجهيز بمؤن أو بحارة أو بعد تجهيزها تجهزا غير كامل، أما المادة ١٦٨ فتقضى أن ايجار السفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز ...، وفى التأجير بالمدة على المؤجر أن يضع

السفينة تحت تصرف المستأجر ، م ١٧٣ ، وفى التأجير بالرحلة يلتزم المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر (م ١٨٠) .

لذلك يلزم أن يتضمن العقد بياناً لها بذاتها أو على الأقل أن يتضمن العناصر التى تمكن من تعيينها فيما بعد ، ويترتب أنه لو كان من المتعذر الوصول إلى تحديد السفينة التى يلتزم المؤجر بتمكين المستأجر من الإنتفاع بها وقع العقد باطلا لعدم تعيين محله . (أنظر المادة ١٥٢) .

ونعرض فيما يلى للعناصر التى ترد عادة فى العقد متعلقة بتحديد السفينة .

اسـم السفينة :

١٤٦ - كثيرا ما يتفق فى العقد على سفينة معينة بإسمها ، وعادة يصحبه حروف تكشف عن نوع القوة المحركة لها وهى حروف استقر استعمالها اصطلاحاً ، وأهمها s/s أى "steam ship" و m/s أى motor ship ، وقد يوضع بدلا من حرف S حرف V أى Vessel . وقد لا يذكر إسم السفينة فى القعد وإنما تذكر خصائص وقدرات السفينة التى يقدمها المؤجر مع إضافة عبارة أن إسمها سيذكر فيما بعد ، وهو شرط صحيح يعبر عنه بعبارة "Steamer to be named after."[١] .

السفن البديلة والسفن المثيلة :

١٤٧ - كثيرا ما يخشى المجهز أن يعجز - فى الوقت المحدد - عن تقديم السفينة المسماة فى العقد مع أنه يكون بوسعه فى هذا الوقت أن

---

(١) حكم القضاء المصرى أن :

« من البيانات التى تتطلبها المادة ٩٠ من القانون التجارى البحرى فى مشارطة إيجار السفينة بيان أسماء الطرفين - وهما الناقل والشاحن - والأجرة والمحل والوقت المتفق على الشحن والتفريغ منهما ونوع البضاعة ومقدارها ، دون ضرورة لتعيين إسم السفينة ، ذلك أن المادة ٩٠ سالفة الذكر قد اجازت عدم تعيين السفينة فى مشارطة تأجيرها واحتفاظ المستأجر بحق تعيينها فيما بعد وقت الشحن فى الحالة التى يكون له فيها عدة سفن متماثلة ، كما أن مشارطة التأجير قد تشمل السفينة كلها أو جزءاً منها كما هو صريح دلالة نص المادة ١٠٤ من قانون التجارة البحرى » .

استئناف القاهرة ١٧ اكتوبر ١٩٦١ المجموعة الرسمية السنة الستون عدد ١ ص ٦٩ .

يقدم سفينة مماثلة للمتفق عليها ، فيدرج شرطاً بهذا المعنى فى العقد يقول أنه يلتزم بتقديم السفينة المسماة كذا أو سفينة مماثلة "Sister ship" ، ولاحظ أنه فى النقل بسندات الشحن يذكر أنه « يقدم السفينة كذا أو أية سفينة أخرى » دون أن يشترط كونها مماثلة ، والفرق بين الصيغتين يرجع إلى أن السفينة المسماة لها الإعتبار الأكبر فى مشارطات الإيجار على خلاف الحال فى النقل بسندات الشحن.

وقد يتفق على أن للمجهز أن يقدم السفينة المسماة أو سفينة بديلة تحل محلها "substitute" ، والفرق بين المثيل والبديل أن البديل يمكن أن يختلف كثيراً عن الأصل ، ولذا يلزم أن يقبل المستأجر من جديد السفينة البديلة لأنها ليست هى المتفق عليها ولا تتوافر لها خصائصها ، أما السفينة المثيلة فلها جميع خصائص السفينة الأصيلة المعينة بالعقد فلا يلزم قبول المستأجر أياها ، إذ لا محل لهذا القبول ما دامت السفينتان متماثلتين ، ومن السهل جداً أن يعرف المستأجر - بمجرد الاطلاع على سجلات اللويدز - ما إذا كانت سفينتان متماثلتين.

والاتفاق على جواز تقديم سفينة بديلة أو مثيلة مقرر لصالح المؤجر ، يفيد منه إذا تعذر عليه تقديم السفينة الأصلية.

جنسية السفينة :

١٤٨ - تشير النصوص القانونية إلى ضرورة بيان إسم مؤجر السفينة أو جنسيتها (م ١٧٢ و ١٨٩) ، ولكن جرى العمل فى تحرير المشارطات على عدم ذكر الجنسية فى ذات المشارطة ، إكتفاء بذكرها فى المراسلات السابقة بين الطرفين ، وهو ذكر ملزم لهما كما لو كان قد ورد بالمشارطة ذاتها.

ولبيان جنسية السفينة فى العقد أهمية خاصة تبدو على وجه الخصوص فى حالة الاضطرابات السياسية والتهديد بالحروب ، وتهديد عمال الموانىء بمقاطعة سفن دولة معينة.

ومتى إتفق على جنسية السفينة فليس للمجهز أز يقدم سفينة من جنسية أخرى ، ولا أن يغير جنسية السفينة أثناء العقد إن كان ذلك ممكناً

قانوناً بأن يبيع السفينة إلى شخص من دولة أخرى مثلا ، وإلا أمكن للمستأجر الإدعاء بفسخ المشارطة والتعويض[١] .

(أنظر ما سنذكره عند الكلام فى بيع السفينة وأثره على تأجيرها) .

درجـة السفينة "Cote" :

١٤٩ ـ قد يذكر فى المشارطة درجة السفينة المقيدة عليها لدى شركة الإشراف ، ولهذه الدرجة أهمية خاصة لأنها تكشف عن الكفاءة الملاحية للسفينة ، وتؤثر على قسط التأمين عليها وعلى البضاعة التى تنقلها .

ومتى ذكرت الدرجة فى العقد كان المجهز ضامنا صدقها وقت إبرام العقد ووقت تقديم السفينة إلى المستأجر أى وقت بدء تنفيذه . ويكفيه أن يذكر اسم السفينة أمام هذه الدرجة ولو كانت لاتستحقها بالفعل ، ولكنه لايضمن بقاء هذه الدرجة للسفينة ، وإنما يمكن الاتفاق على هذا الضمان وهو يحصل عادة فى المشارطات طويلة الأجل وفى مشارطات إيجار السفينة عارية ، وعندئذ يتحمل المجهز نفقات ما يلزم للابقاء على هذه الدرجة .

ومتى تضمنت المشارطة شرط إمكان تقديم سفينة بديلة أو مثيلة فإن السفينة التى يقدمها المؤجر يجب أن يكون لها نفس الدرجة التى كانت للأصيلة وصادرة من نفس شركة الاشراف أو من شركة لها نفس الكفاءة والتقدير .

بيان حمولة السفينة tonnage . « شرط حوالى . . . » About :

١٥٠ ـ يقصد بحمولة السفينة أمران ، حمولتها الكلية "jauge" أى قدر ما تحمله دون أن تغرق سواء كان بضاعة أو أدواتها وتموينها ، وحمولتها الصافية net أى قدر ما تحمله من بضاعة[٢] .

---

(١) ويلفورد وأخرين ص ٣٧ فى المشارطات الزمنية . لندن ١٩٨٢

(٢) يرى بعض الشراح ان عدم صحة بيان حمولة السفينة المذكور بالعقد لا يبطله لأن الأصل ان الحمولة تقبل التجزئة ويكون على المجهز ان يقدم سفناً اخرى تنقل الباقى أو يعوض المستأجر ويتخذ التعوض صورة تخفيض الأجرة إذا كان بوسع المستاجر ان يستأجر دون مشقة سفينة أخرى لتكملة العملية (ريبير ٢ ـ ١٣٩٦) .

وتذكر فى المشارطة عادة حمولة السفينة، وكثيرا ما يصحب هذا البيان ما يفيد أنه تقريبى. ولكن إذا لم يذكر هذا التحفظ واتضح أن هذا البيان لا يطابق الحقيقة فالأصل أن يسأل المجهز عن ذلك، فإذا كانت الحمولة الحقيقية للسفينة أكبر من البيان المذكور، وجبت التفرقة بين المشارطة الزمنية والمشارطة بالرحلة، ففى الأول يقع ضرره على المستأجر لأنه هو الذى يتحمل مصاريف الملاحة وهى تكون أكبر، أما فى المشارطة بالرحلة فهذه المصاريف يتحملها المؤجر، كما أن الأجرة التى تلزم المستأجر لن تزيد فلا محل لشكواه، إلا إذا عجزت السفينة بسبب كبر حجمها عن تنفيذ الرحلة المتفق عليها فيتحمل المؤجر عندئذ نتائج ذلك. أما إذا كانت الحمولة الحقيقية للسفينة أقل من الحمولة المتفق عليها فمن الواضح أن يكون للمستأجر حق الشكوى إذا كان من شأن ذلك اساءة تنفيذ العقد وترتب عليه ضرر.

المبحث الثانى

صلاحية السفينة للخدمة المطلوبة

المقصود بصلاحية السفينة:

١٥١ - يجب أن تكون السفينة المقدمة تنفيذا للمشارطة صالحة لاداء الخدمة المطلوبة منها. ويعبر الشراح عن ذلك بقولهم أنها يجب أن تكون صالحة للملاحة بالنظر إلى مضمون العقد.

والتزام المؤجر أن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة المتفق عليها وأن يتوافر لها شرط الصلاحية ينشأ من عقد الايجار ذاته، ويقوم فى جميع صور المشارطات[1]، سواء ورد العقد على السفينة غير مجهزة، أو ورد على سفينة مجهزة ونقل للمستأجر إدارتها (المشارطة الزمنية)

= وواضح ان سعول بنجزئة الحمولة لا يصدق فى كل الحالات، وهو لا يصدق على اى حال إلا فى المشارطة بالرحلة. ويجب عدم إطلاق هذا المبدأ ويحسن ترك الحكم فى المسألة لظروف كل حالة، فقد تتأذى مصالح المستأجر كثيراً إذا لم تنقل الحمولة كلها فى سفينة واحدة فى وقت واحد. فيكون عندئذ ثمة مجال للفسخ أو التعويض أو هما معا.

(١) رودبير مقاله له بحرى فرنسى ١٩٦٥ ص ٣٨٧ فى موضوع صلاحية السفينة فى المشارطات.

أو بقى للمؤجر هذه الادارة (المشارطة بالرحلة) (أنظر المواد ١٦٢، ١٧٣، ١٨٠).

وترتيباً على ما تقدم فإن إشتراط هذا الوصف فى السفينة ضمنا بحيث يفترض ولو لم يرد عليه النص صراحة[١]، مادام العقد ينشىء على المجهز الالتزام بتمكين المستأجر من تنفيذ عملية نقل بحرى فى ظروف طبيعية عادية، وهذه بالضرورة تفترض أن تكون السفينة صالحة للغرض الذى أجرت من أجله

فصلاحية السفينة إذن شرط يجب أن يتوافر فيها، أو هو التزام على المؤجر فيما يتعلق بالسفينة التى يقدمها للمستأجر، على ما سنرى. ولكن قبل أن نعرض لأحكام هذا الشرط أو هذا الالتزام وجزائه يجب أن نحدد المقصود بصلاحية السفينة.

تقول المادة ١٦٢ (فى ايجار السفينة غير مجهزة): يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما، وفى حالة صالحة للملاحة وللاستعمال المتفق عليه.

وفى الايجار بالمدة تقول المادة ١٧٣: يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليها، وفى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلتزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها فى عقد الايجار كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات والقيام بكل ما يترتب عليه لتنفيذها.

وكذلك فى التأجير بالرحلة، يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليها، وفى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بكل ما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها فى عقد الايجار (م ١٨٠).

كما يلتزم بابقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة العقد.

---

(١) ريبير ٢ - ٣٩٨.

١٥٢ - وتثور مسألة صلاحية السفينة كذلك فى ميدان آخر غير إستغلالها فى النقل ، ففى التأمين على السفينة لا يغطى المؤمن هلاكها إذا كان ذلك راجعاً إلى عدم صلاحيتها للملاحة ، ولكن عدم الصلاحية هذا معناه أضيق مما هو مفهوم فى النقل ومقصور على الناحية الفنية الملاحية ، ولبيان ذلك نضرب مثلا سفينة لنقل الفواكه أو اللحوم فهى لا تعتبر صالحة للملاحة فى نظر مشارطة إيجارها إذا كانت أجهزة التبريد أو أجهزة قياس البرودة فيها غير سليمة ، ولكنها بالرغم من ذلك تعد صالحة للملاحة من وجهة نظر التأمين لأن هذا العيب لا يؤثر على سلامتها ولا يتسبب عادة فى هلاكها ، ومن هذا المثال يبدو الفرق فى تحديد معنى الصلاحية بين وجهة النظر الملاحية وبين ما نسميه فى خصوص المشارطات وجهة النظر التجارية ، وهذه الأخيرة هى ما تهمنا على وجه التحديد .

ويمكن القول أن المقصود بصلاحية السفينة للملاحة فى خصوص مشارطات إيجارها هو أن تكون السفينة عند الرحيل سليمة قوية تحتمل فى الظروف العادية الملاحة المطلوبة منها ، وأن تكون مزودة بكل الوسائل والأجهزة اللازمة لحفظ البضاعة وبالنظر إلى الخدمة المطلوبة من السفينة بمقتضى العقد . ومفهوم هذا التعهد الضمنى أن السفينة عندما تبدأ الرحلة تكون صالحة لهذه الرحلة وللبضاعة المشحونة ، وبذلك فإن مستوى الصلاحية يختلف باختلاف كل رحلة .

والمؤجر لا يتعهد فقط بأن يقوم بكل احتياط ممكن بل بأن السفينة بالفعل in fact صالحة للملاحة . ولا يعفيه قوله إنه لم يعلم بوجود العيب . لكن تعهده ينصرف فقط إلى المخاطر المعتادة التى يتوقع أن تقابلها السفينة فى الرحلة المعينة وهى تحمل الحمولة المتفق عليها . فهو لا يضمن أن السفينة قادرة على مقاومة أى جو سىء مهما كان عنف العاصفة . والمعيار المعتمد فى هذا الخصوص هو : هل مالك السفينة الحريص لو كان يعلم بالعيب قبل ارسال السفينة فى رحلتها يطلب اصلاحه أم لا ؟ فإن كانت الاجابة بنعم كانت السفينة غير صالحة

---

(١) تشورلى وجابليز طبعة ١٩٨٠ ص ١٤٠ ؛ روديير طبعة ١٩٨٠ رقم ٢٨٩ .

ومن الهام أن نلاحظ أنه متى تحددت درجة الصلاحية فإنها تصبح التزاما مطلقاً أى أن السفينة صالحة بالفعل. ولمعرفة المقصود بالصلاحية يجب أن نذكر التزامات المؤجر طبقاً لعقد الايجار، فلكى يؤدى واجبه يجب أن تكون السفينة : (١) صالحة كأداة نقل، (٢) وكمخزن للبضاعة المخزنة هى بها، ويطلق أحيانا على الجزء الأخير Cargoseaworthiness :

(أ) تعتبر السفينة صالحة كأداة للنقل إذا كان بدنها وروافعها وآلاتها فى حالة جيدة وكانت مزودة بالوقود وأدوات التوازن ballast وكان يقودها بحارة كافون مختصون وأكفاء.

(ب) الصلاحية لحمل الشحنة : يقصد بها أولا : أن السفينة يجب أن تكون قوية بدرجة كافية ومجهزة لتحمل هذا النوع من الحمولة الذى تعاقدت عليها وأن تكون حمولتها مشحونة بحيث يكون من السلامة لها أن تسافر فى رحلتها. وثانياً : أن تكون السفينة مجهزة ليس فقط لحمل تلك الشحنة بل كذلك لمنع تلفها أثناء الرحلة. فإذا كانت عند بداية الرحلة أدوات التبريد بها معطلة وكانت تحمل حمولة لحوم، أو لم تعقم السفينة بعد اندلاع وباء مرض الأقدام والفم لدى الماشية كانت غير صالحة للملاحة المطلوبة.

١٥٣ - ومن استقراء أحكام القضاء يمكن أن نورد تطبيقات لمعنى الصلاحية فى خصوص الايجار مما يلى :

١ - يجب أن يكون بدن السفينة سليما، لأن فى هذا الشرط ضمان سلامتها من الهلاك، ولذا يلزم أن يكون قويا يحتمل الملاحة فى البحار التى يجب أو يحتمل أن تسير فيها.

٢ - أن تكون مزودة بوسائل الدفع والقوى المحركة اللازمة والكافية بالنظر إلى حجمها وحمولتها.

٣ - أن يكون بها المعدات والأجهزة التى جرى العرف على استعانة السفن بها فى نوع الملاحة والسفن، كالبوصلة والخرائط والمراسى والمضخات وما إلى ذلك[١].

---

(١) ريبير ٢ - ٢٩٨

٤ - يلزم أن يكون الوقوف الذى بالسفينة وقت بداية رحلتها كافيا على الأقل حتى وصولها إلى أول ميناء يكون لها الحق فى الوقوف عنده لتستكمل تموينها ، فان لم يتوافر لها هذا الشرط اعتبر أنها أبحرت وهى غير صالحة للملاحة لأنها تكون مهددة فى الطريق[١] . ويلاحظ أن هذا الشرط خاص بصورة الايجار بالرحلة إذ تظل للمؤجر إدارة السفينة ، أما فى المشارطة الزمنية فلا شأن له بذلك ويكون تزويد السفينة بالوقود الكافى من عمل المستأجر الذى يتولى إدارة السفينة .

٥ -يضاف إلى الشروط السابقة والتى تستهدف تأمين سلامة السفينة والحمولة شروط أخرى تلزم للمحافظة على البضاعة التى تنقلها السفينة ولحسن أداء الخدمة التى وعد بها المؤجر فى المشارطة . فيجب أن تكون السفينة مهيأة لذلك من حيث مناسبة عنابرها وسطحها ومخازنها وأجهزتها ، فإن لم يتوفر لها ذلك فهى صالحة للملاحة بمعنى أنها تتم رحلتها بسلام ولكنها تعد غير صالحة فى نظر العقد لتخلفها عن أداء الخدمة المطلوبة . وقد حكم بذلك بالنسبة لسوء أجهزة التبريد [٢].

نسبية فكرة صلاحية السفينة :

١٥٤ - وفى تقدير هذه الشروط لابد من النظر - كما هو واضح - إلى كل مشارطة على حدة وتحديد الخدمة المطلوبة من السفينة ووضع الشروط اللازمة فيها على ضوء هذه الخدمة وهذا هو ما يعبر عنه بعض الشراح بقولهم أن الصلاحية تقدر بنظرة شخصية لا موضوعية [٣]. أو أن الصلاحية نسبية [٤]، والمعنى واحد وهو أنه لما كانت ظروف السفينة والملاحة وظروف النقل وطبيعة ومدى الخدمة المطلوبة مختلفا كان القدر من تحديد قدر الصلاحية والواجب فى السفينة[٥]. مختلفا كذلك (أنظر م ١٦٢ ، ١٧٣ ، ١٨٠) .

---

(١) ريبير ٢ - ١٣٩٨ · شوفو ٦٦٩ : ادوان فى مقاله السابق دور ٧ ص ١ .

(٢) س رن ٢١ نوفمبر ١٩٥٦ بحرى فرنسى ١٩٥٧ ص ٩٤ . بروكسل ٢٦ يونيه ١٩٥٩ حكمان فى بحرى فرنس ١٩٥٩ ص ٧٦١ تعليق لوكلير . شالارون رقم ٢٢٣ .

(٣) ادوان ، المقال السابق ص ٣ .

(٤) تشورلى وجايلز ص ١٣٤ .

(٥) رانجون ٣ رقم ٨٠٩ ص ٥٧١

وفى جميع الأحوال يقوم هذا الالتزام على المؤجر **شخصياً** بمعنى أنه لايجوز له أن يعهد به إلى تابعيه فإن فعل ظل هو المسئول شخصياً عن تنفيذه.

الاثبــات :

١٥٥ ـ متى نوزع فى كون السفينة صالحة للسفر ـ بأى مناسبة كانت هذه المنازعة ـ ثارت مسألة أثبات عدم صلاحيتها أو قيام هذه الصلاحية ،ويثور هذا النزاع خاصة عندما يطلب المستأجر تعويضاً عن ضرر أصاب البضاعة ويدعى نسبته إلى عدم صلاحية السفينة ، أو عندما تتعطل خدمة السفينة ويدعى أن هذا التعطل راجع إلى سوء حالتها فيطلب اعفاءه من دفع الاجرة عن مدة التعطل ، أو عندما يطلب الفسخ لهذا السبب. متى ثارهذا النزاع توقف حله على الفصل فى مسألتين : من عليه عبء الاثبات وماذا يثبت ، وما هو الدليل الذى يقبل منه.

يقول الإنجليز فى ذلك أن المؤجر فى مركز ممتاز لكونه أعلم بكيفية وسبب حدوث الضرر ، وأن كان الاثبات على المستأجر إلا أنه يكفيه أن يقدم قرينة قوية على نسبة الضرر إلى عدم صلاحية السفينة فيكون على المالك التدليل على صلاحيتها فعلا أو على أن الضرر يرجع إلى سبب مستثنى أى مما يعفى منه.

وإذا تضمنت المشارطة شرطا يعفيه من نتائج عدم الصلاحية،فهو لا يكفى للاعفاء من الأضرار مجهولة السبب إذ تظل هذه على المؤجر ما لم يكن الشرط قوياً وصريحاً(١).

الدليـل ـ سلامة السفينة وسلامة الشحنة :

١٥٦ ـ كيف يقيم المجهز المؤجر الدليل على أنه قام بهذه الالتزامات أى على أنه بذل العناية الواجبة التى يفرضها عليه القانون أو طبيعة العقد لجعل السفينة صالحة للسفر عند تقديمها للمستأجر أو على أن السفينة صالحة فعلا ؟

---

(١) تشورلى ص ١٣٤ .

قبل الاجابة عن هذا[١] السؤال نلاحظ أن الموضوع خاص بسلامة السفينة وليس بسلامة الشحنة، وأن الحالة كانت خاصة بمعاهدة بروكسل، ولهذا حكمت محكمة النقض المصرية: «متى كان الحكم المطعون فيه قد* أكتفى فى التدليل على صلاحية السفينة للملاحة عند بدء الرحلة بما استخلصه من الشهادة المقدمة من الشركة الناقلة والدالة على سلامة تستيف شحنة السفينة قبل مغادرتها ميناء القيام - من أن الناقل قد بذل الهمة الكافية لسلامة الشحنة فإن هذا الذى استخلصه الحكم ليس من شأنه أن يؤدى إلى مارتبه عليه من اعتبار السفينة صالحة للسفر عند بدء الرحلة ومن اعفاء الناقل تبعا لذلك منإ ثباته ما ألزمه القانون إثباته للخلاص من المسئولية، ذلك أن ثبوت أن الناقل قد بذل الهمة الكافية لسلامة الشحنة لا يدل بحال على أنه بذل الهمة لجعل السفينة صالحة للسفر لاختلاف الأمرين، وعدم ترتب أحدهما على الآخر ومن ثم يكون الحكم معيبا بفساد الاستدلال[٢].

١٥٧ - أما فى خصوص إثبات توافر الصلاحية للملاحة فيجرى العمل على أن يقدم المؤجر شهادة تثبت صلاحية السفينة وأوصافها، والفرض طبعاً أن هذه الشهادة صدرت قبل بدء الرحلة وهى تظل سارية للمدة المحددة فيها ولم يقع حادث من شأنه أن يغير فى حالة السفينة. ومتى قدم المؤجر هذه الشهادة فمعناه أنه بذل ما عليه، وأنه إذا كان هناك فى السفينة عيب رغم وجود هذه الشهادة أى رغم قيام شركة الاشراف بالكشف على السفينة فإن معنى ذلك أن العيب خفى «لم يكن من المستطاع كشفه بالفحص العادى»[٣].

ولكن شهادة شركة الاشراف أو أى شهادة من جهة الادارة تقيم مجرد قرينة بسيطة لصالح المؤجر على خفاء العيب[٤]، فيكون للمستأجر أن

---

(١) وقد حكمت محكمة النقض المصرية فى ٣٠ يناير ١٩٦٤ (مجموعة أحكام النقض السنة ١٥ عدد ١ ص ١٥٤) بأن الناقل - فى ظل معاهدة بروكسل - لا يستطيع الخلاص من المسئولية عن الهلاك أو التلف الذى لحق البضاعة بإثبات أنه قام ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل البدء فى الرحلة.

(٢) نقض مصرى ٣٠ يناير ١٩٦٤ مجموعة النقض السنة ١٥ ص ١٥٤.

(٣) فى القضاء الفرنسى أنظر عرائض ٤ يوليو ١٩٢٣ ملحق دور ١ ص ٢٠.

(٤) قرار تحكيم ٢٧ فبراير ١٩٦١ بحرى ٦١ ص ٧٤٩.

وهذا القرار صادر فى ظل معاهدة بروكسل وهى تعفى الناقل من مسئولية العيب الخفى بخلاف القانون المصرى.

يثبت بكافة الطرق أن الكشف الذى أجرته شركة الاشراف أو الجهة الادارية لم يكن جديا ، أو لم يكن كاملا ، أولا يغطى السبب الذى ينسب إليه الضرر ، كما يكون له أن يثبت أنه رغم صحة الشهادة وجديتها فقد مضى وقت طويل على اصدارها تغيرت خلاله حالة السفينة لحادث وقع لها مثلا أو أن الاصلاحات التى أجريت للسفينة بعد صدور الشهادة لم تكن جدية إذا أضطرت السفينة إلى اصلاح ذات العيوب مرة أخرى ، وهكذا يظل الباب مفتوحا لطرق الاثبات من الجانبين[١] .

١٥٨ - كما ويلاحظ أن خبراء شركة الاشراف يعتبرون فى خصوص عملهم هذا - أى الكشف على السفينة - تابعين للمجهز لأنه هو المكلف بفحص السفينة ، ولذا فإن عليه - لكى يبرأ من المسئولية مستفيدا من خفاء العيب - أن يبرر لماذا لم ينكشف هذا العيب لخبراء شركة الاشراف وهم تابعوه .

١٥٩ - وكثيراً ما يتفق بين الطرفين على أن من حق المستأجر أو من واجبه أن يكشف - بمعرفة خبرائه - على السفينة قبل بدء الرحلة أو قبل استلامها ليتحقق من توافرها على شروط الصلاحية المطلوبة .

ذهب رأى إلى أنه متى قبل المستأجر - وهو عادة محترف - السفينة بحالتها وجب احترام هذا القبول والا كان وضع هذا الشرط فى العقد عبثا . وقد طبقت هذا الرأى محكمة استئناف باريس فى قضية كانت فيها السفينة المؤجرة قد نقلت فى آخر رحلة لها قبل إبرام المشارطة بترولا وكانت الحمولة الجديدة - طبقاً للمشارطة - كحولا نقيا ، واتفق فى المشارطة على أن يقوم المجهز بتنظيف الصهاريج واعدادها لاستقبال الكحول وأن للمستأجر أن يكشف عليها بعد ذلك ويقبلها أولا ، ثم فحصها المستأجر وقبلها ، تلفت حمولة الكحول بسبب عدم إتمام عملية التنظيف . حكمت محكمة استئناف باريس فى ٩ يونيه ١٩٦٥[٢] . بأن هذا الضرر يتحمله المستأجر لا المؤجر وليس للأول الادعاء بأن السفينة لم تكن صالحة .

---

(١) دانجون ٢ - ٨٠٩ .

(٢) س باريس ٩ يونيه ١٩٦٥ بحرى ١٩٦٦ ص ٢١٢ .

جزاء عدم صلاحية السفينة للملاحة :

١٦٠ - تقضى المادة ١٦٢ فى إيجار السفينة غير مجهزة أن (١) يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما ، وفى حالة صالحة للملاحة وللاستعمال المتفق عليه . (٢) ويلتزم المؤجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال القطع التالفة إذا كان التلف ناشئا عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتى فى السفينة أو عن الاستعمال العادى لها فى الغرض المتفق عليه ، وإذا ترتب على التلف فى هذه الحالات تعطيل استعمال السفينة لمدة تجاوز أربعا وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة التى تبقى فيها السفينة معطلة .

وفى التأجير بالمدة ، تنص المادة ١٧٣ على أن يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليها ، وفى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلتزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليهما فى عقد الايجار . كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة العقد . وطبقا للمادة ١٧٥ يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة عن المدة التى تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة ، ومع ذلك إذا أصيبت السفينة بضرر جعلها غير صالحة للاستعمال التجارى واحتاج اصلاحها لمدة تجاوز أربعا وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة خلال المدة الزائدة التى تبقى فيها السفينة غير صالحة للاستعمال .

وفى التأجير بالرحلة تقضى المادة ١٨٠ بأن يلتزم المؤجر بإبقاء السفينة على هذه الحالة (صلاحيتها للملاحة) طوال مدة الرحلة أو الرحلات والقيام بكل ما يتوقف عليه تنفيذها .

وهناك جزاءات أخرى كالتعويض على الطرف المخطىء بقدر الضرر .

تاريخ تسليم السفينة : شرط الالغـــاء Cancelling Clause :

١٦١ - قد يرد بالمشارطة شرط تقديم السفينة قبل تاريخ معين ، وقد لايكون عدم الصلاحية أو مخالفة الوصف مما يخول المستأجر حق اعتبار المشارطة منتهية ورغم ذلك إذا كان متعذرا اصلاح العيب قبل التاريخ الوارد بشرط الالغاء فقد يكون للمستأجر اعتبار المشارطة منتهية تنفيذا لشرط الالغاء .

وكذلك طبقاً لشرطى ١ و ٢٢ من مشارطة بلتيم يكون للمستأجر هذا الحق إذا لم تسلم السفينة قبل هذا التاريخ المحدد ، «معدة من جميع النواحى لخدمة الحمولة المعتادة» ، وهذا يعنى أن تكون السفينة عند تسليمها صالحة للملاحة بالمعنى الواسع وقادرة على تنفيذ الخدمة المتفق عليها فى المشارطة . بما من ذلك الشهادات اللازمة لابحارها ، كالشهادة الصحية الصادرة من سلطات الميناء .

ويلاحظ أن التمسك بشرط الالغاء لا يفترض حصول خطأ من جانب المؤجر ، بل يمكن الالغاء من جانب المستأجر ولو لم يقع من المؤجر خطأ ما دام لم يقع من المستأجر نفسه خطأ وما دام لم ينزل عن الشرط .

الاتفاقات الخاصة بصلاحية السفينة :

١٦٢ - يلتزم المؤجر التزاما مطلقا لجعل السفينة صالحة للسفر ، أى أن التزامه بذلك **بضمان نتيجة معينة** ، ومفهوم ذلك أن ينتظر منه ما يبذله مجهز حريص فى نفس الظروف وبالنظر إلى أحكام المشارطة وظروف السفينة والرحلة والحمولة .

ولكن اتفاق الطرفين يمكن أن يشدد فى هذه العناية المطلوبة باشتراط وصول السفينة إلى درجة محددة من الاعداد ، وأن يجعل من التزام المؤجر التزاما بتحقيق نتيجة معينة لا يعفى من الوصول إليها إلا متى قدم الدليل على قوة قاهرة منعته من وفاء التزامه .

١٦٣ - لكن هل يمكن أن يشترط المؤجر عدم التزامه تقديم سفينة صالحة للسفر ؟ تتوقف الإجابة عن هذا السؤال على معرفة ما إذا كان الالتزام الذى يتخلص المؤجر منه هو من جوهر عقد إيجار السفينة ، فإن كان كذلك كان من الصعب القول بجواز استبعاده من العقد دون أن يفقد هذا العقد وصفه ، ففى إيجار السفينة الالتزام الأساسى على المؤجر هو أن يقدم للمستأجر سفينة صالحة للملاحة فإن لم يتعهد بذلك فى العقد لم نكن أمام عقد إيجار للسفينة بل أمام عقد آخر (م ١٦٢ و١٧٣ و ١٨٠) .

الفصل الثالث

إثبات العقد وتفسيره ونفاذه

الفرع الأول- إثبات العقد

ضرورة المحرر :

١٦٤ - يتطلب معظم التشريعات دليلا مكتوباً لاثبات عقود استئجار السفن(١).

ولم يعرض القانون البحرى لبيانات العقد فى خصوص الايجار إلا بالنسبة للتأجير بالرحلة والتأجير بالمدة . فتقول المادة ١٧٢ ، يذكر فى عقد إيجار السفينة بالرحلة ، اسم المؤجر والمستأجر وعنوان كل منها ، اسم السفينة وجنسيتها وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها ، نوع الحمولة ومقدارها وأوصافها ، ومكان الشحن ومكان التفريغ والمدة المتفق عليها لاجرائها ، ومقدار الأجرة أو طريقة حسابها ، وبيان الرحلات المتفق على القيام بها .

وطبقا للمادة ١٨٩ من القانون ، يذكر فى عقد إيجار السفينة بالمدة : اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما ، واسم السفينة وجنسيتها وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها ، ومقدار الأجرة أو طريقة حسابها ، ومدة الإيجار أنظر فى مذكرة حجز الفراغ (رقم ١٤٢ ما تقدم) .

١٦٥ - هذا ، ويستثنى من اشتراط الكتابة لاثبات عقد تأجير السفينة التأجير الوارد على السفن التى لاتزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا . (م ١٥٣ / ٢) ، ويرجع فى تحديد هذه الحمولة الى شهادة الحمولة الرسمية .

---

(١) حكم انه ليس هناك ما يمنع فى تحرير العقود - ومن ضمنها عقد تأجير السفينة - من كتابتها على ورق من أوراق احد المتعاقدين سواء كان تحريرها فى مصر أو فى الخارج . ولاتهم مسألة جدة الورق أو عدم وجود أثر لطى العقد ، او التوقيع عليه بحبر جاف ، كما ان إثبات تاريخ العقد المذكور والتصديق على الامضاءات التى به أمران لم يوجبهما القانون . استئناف القاهرة ١٧ أكتوبر ١٩٦١ المجموعة الرسمية السنة الستون عدد ١ ص ٦٩ .

١٦٦ - ويلاحظ أن البيانات المذكورة فى هذة النصوص ليست إلزامية كلها، بل أن المشرع نفسه افترض أن بعض هذه البيانات قد لايدون بالمحرر، من ذلك المدة المقررة لعمليات الشحن والتفريغ، فواجه هذاالاحتمال بأن أحال القانون الجديد فيها إلى العرف.

كما أن الغالب أن يضاف إلى هذه البيانات بنود أخرى كثيرة : منها الاقرار بصلاحية السفينة، والميناء الذى توضع فيه تحت تصرف

= أنظر كتابى فى القانون البحرى الجزء الأول، طبعة ١٩٥٨ رقم ٣٢٦.

وقد عرضت محكمة النقض المصرية لهذه المسألة، فقالت : «عقد النقل البحرى ليس من العقود الشكلية فلا يبطل إذا لم يحرر بالكتابة وإنما هو من العقود الرضائية التى لايجوز إثباتها الا بالكتابة. وإذ تنص المادة ٩٠ من القانون البحرى على أن مشارطة إيجار السفينة - وتسمى سند الايجار - يلزم أن تكون محررة بالكتابة فإن قصد الشارع من اشتراط الكتابة فى هذا النص هو بيان الدليل الذى يقبل فى إثبات مشارطة إيجار السفينة حتى تكون كغيرها من عقود النقل البحرى التى تخضع لشرط الاثبات بالكتابة استثناء من قاعدة «جواز الاثبات بالبينة فى المسائل التجارية».

«ومؤدى نص المادة ١/٣٩٦ و ٢ من القانون المدنى أن الرسائل والبرقيات لها قيمة الورقة العرفية فى الاثبات متى كانت هذه الرسائل واصل تلك البرقيات موقعا عليها من مرسلها. وقد قصد المشرع بهذا النص - على ما أفصح عنه فى المذكرة الايضاحية أن يستجيب لحاجة التعامل بالرسائل والبرقيات وبوجه خاص فى المسائل التجارية فأدرجها بين طرق الاثبات بالكتابة وجعل لها حجية الورقة العرفية للتسوية بينها فى الحكم».

«ولا يلزم لانعقاد العقد إثبات الايجاب والقبول فى محرر واحد. فإذا كان الحكم قد اعتمد فى إثبات مشارطة إيجار السفينة على تسلسل البرقيات والمكاتبات المتبادلة بين الطرفين وما استخلصه من أن الايجاب قد صادفه قبول فإن الحكم لا يكون خالف القانون إذ قضى بثبوت مشارطة الايجار» (نقض مدنى ١١ يناير ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ١٧ ص ٧١).

«... وحيث هذا النعى سديد، ذلك أنه لما كان عقد رضائيا ينعقد بتلاقى ارادتى الناقل والشاحن على نقل البضاعة بحرا وتسليمها إلى المرسل اليه فى ميناء الوصول ولا تعدو الكتابة التى أوجبتها المادة ٩٠ من قانون التجارة البحرى أن تكون شرطا لاثباته وليست شرطا لانعقاده أو صحته كما لا يلزم لانعقاد العقد إثبات الايجاب والقبول فى محرر واحد إنما تكفى المكاتبات والاقرارات الصاردة من الطرفين وإذ كان الحكم المطعون فيه قد خلص من أوراق الدعوى ومستنداتها إلى قيام علاقة عقدية بين الطرفين بشأن نقل الرسالة موضوع النزاع رغم عدم تقديم الطاعنة سند الشحن، فإن ذلك يكفى لثبوت قيام عقد النقل البحرى بحيث تحكمه نصوص قانون التجارة البحرى والتى يتعين تطبيقها طالما لم يثبت الاتفاق على خلافها. لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه بعد أن انتهى الى قيام عقد نقل بحرى بين الطرفين على النحو السالف بيانه قد استلزم للفصل فى الدعوى أن تكون شروط هذا العقد ثابتة فى المحرر الذى أعده الطرفان فإن يكون قد أخطأ تطبيق القانون وقد حجبه هذا الخطأ عن تطبيق أحكام قانون التجارة البحرى على رافع الدعوى وما قدم فيها من مستندات».

طعن ٧٣٩ لسنة ق فى ٢٨ نوفمبر ١٩٨٣.

وقد سبق للقضاء المختلط أن حكم أن إيجار السفينة عقد رضائى وإنما لا يثبت الا بالكتابة أو بالاقرار أو اليمين سواء كان للسفينة باكملها أو وردا على جزء منها».

استئناف مختلط ١٠ نوفمبر ١٩٢٠ بلتان ٣١ ص ١٠.

المستأجر والميناء الذى ترد فيه إلى المؤجر عند انتهاء مدة الانتفاع بها ، والأعباء التى يتحملها كل من طرفى العقد ، والمحكمة المختصة بنظر النزاع الناشىء عن العقد أو شرط التحكيم ، والقانون الذى يحكم العقد .

وفى خصوص المشارطات بالرحلة تدرج شروط أخرى إضافية خاصة بإجراءات الشحن والتفريغ وتعيين وكلاء السفينة وخط سيرها ومسئولية كل من طرفى العقد عن نتائج استغلال السفينة أمام الغير وفيما بينهما[١] .

وقد درج العمل على إفراغ شروط العقد فى محرر ، لأنها كثيرة ومعقدة ويستغرق تنفيذها زمنا ، وكثيراً ما يبرم العقد قبل تنفيذه بمدة طويلة قد تصل إلى عدة شهور ، فلا يتصور الاعتماد فى إثباته وبيان شروطه على ذاكرة الشهود ، بل أن هؤلاء الشهود لو وجدوا لن تجتمع آراؤهم على معنى واحد بحيث أنه - عند النزاع - يجد القاضى أو المحكم نفسه أمام وضع يلتزم فيه بالقول بوجود عيب فى رضا الطرفين أو أحدهما بسبب الغلط أو التدليس منع انعقاد العقد صحيحا (لوكلير رقم ٦١) .

شكل المحـــرر :

١٦٧ - ليس فى القانون شكل محدد تحرر عقود الايجار على نمطه[٢] ، وقد حكمت محكمة النقض المصرية أن المشارطة الواردة على السفينة تثبت بالرسائل والبرقيات المتبادلة بين الطرفين . وأنه لا يلزم كتابة العقد فى محرر واحد[٣] . ونجد فى العمل صورتين للمشارطات ، الأول مشارطات نموذجية عامة ، وهى محررات بها الشروط الدارجة

---

(١) يقول الأستاذ لوكلير (رقم ٦٤) ان ذكر هذه البيانات لازم لصحة العقد . وهو قول غريب .

(٢) حكم انه ليس هناك ما يمنع فى تحرير العقود - ومن ضمنها عقد تأجير السفينة - كتابتها على ورق من أوراق أحد المتعاقدين سواء كان تحريرها فى مصر أو فى الخارج . ولاتهم مسألة جده الورق او عدم وجود أثر لطى العقد ، او التوقيع عليه بحبر جاف ، كما ان إثبات تاريخ العقد المذكور والتصديق على الامضاءات التى به أمران لم يوجبهما القانون : استئناف القاهرة ١٧ أكتوبر ١٩٦١ المجموعة الرسمية السنة الستون عدد ١٠ ص ٦٩ . سبق ذكره .

(٣) نقض ١١ يناير ١٩٦٦ مجموعة النقض س ١٧ ص ٧١ .

مطبوعة ومتروكاً بعض بياناتها على بياض ليملؤها أصحاب الشأن بما يناسب ظروفهم. وقد قام بوضع هذه المشارطات نقابات أو جماعات مهنية من المشتغلين بالنقل البحرى، ونجد فى العمل حوالى أربعين نموذجاً.

والصورة الثانية هى المشارطات الخاصة، أى التى تتضمن بيانات خاصة بسفن ذات تخصص معين أو لاستخدامها فى عمليات معينة، وهى تحرر فى كل حالة بما يناسب العملية التى توضع من أجلها، ويتدخل فى تحريرها غالباً سمسار، ومثال هذا النوع مشارطات إيجار السفن الخاصة بنقل الفحم أو الأخشاب أو البترول.

وأشهر النماذج العامة أى نماذج مشارطات إيجار سفن شحن البضائع العامة general Cargo هو نموذجاLutetia لوتيسيا المحرر سنة ١٩٢٩ وهو نموذج فرنسى، ونموذج gencon جنكون المحرر سنة ١٩٢٢ وهو انجليزى. وهذان النموذجان هما للمشارطة بالرحلة وهما أشهر النماذج فى هذه الصورة من صور الإيجار.

أما المشارطات الزمنية فأشهرها نموذج وضعه مؤتمر المجهزين المسمى مؤتمر البلطيق فى سنة ١٩٢٠ وآخر سنة ١٩٣٩ وله نموذج آخر سنة ١٩١٢ وكلها تسمى باسم المؤتمر الذى وضعها أى Baltime بلتيم أو بلتايم وأكثرها انتشاراً هو النموذج الموضوع سنة ١٩٣٩. أما استئجار السفن ذات الصهاريج فأشهر نموذج له هو London tanker Voyage وهو انجليزى، وخاص بمشارطة بالرحلة.

ويلاحظ - كما ذكرنا - على كل حالة أن العمل يجرى دائماً على ادراج الاتفاقات الخاصة بتأجير السفن فى محررات مكتوبة، وان لم يجر على افراغ هذه المحررات فى شكل خاص.

وقد لا تحرر عقد ويكتفى بتحرير مذكرة حجز فراغBooking Note وهى تستخدم فى الاثبات من توافرت فيها البيانات الأساسية لاثبات العقد. (أنظر ما تقدم فى صور العقد).

الفـرع الثانى
تفسير المشارطة

١٦٨ - تخضع المشارطات فى تفسيرها للقواعد العامة فى تفسير العقود ، والملاحظ عملا أن كثيرا من الفاظها وشروطها يثير خلافات ومنازعات حادة فى بيان المعنى الذى قصده منها أطرافها وذلك بسبب ما جرى عليه العمل فى كيفية تحريرها ، كما تقدم .

وكثيراً ما يستعان فى معرفة قصد الطرفين بالمراسلات والاتصالات الأخرى بينهما التى سبقت إبرام العقد(١) .

ويتبع فى تفسير عبارات المشارطة - كما قدمنا - ذات القواعد الواجبة فى تفسير العقود الأخرى التجارية ، من ذلك مثلا أنه إذا لم يرد بيان خاص بمسألة معينة فى المشارطة أمكن سؤال العادة المحلية ، ولهذا يفهم اغفال تنظيم عمليات الشحن والتفريغ بأنه احالة إلى عادات الميناء ، والمقصود الميناء المفروض أن تجرى فيه العمليات وليس الميناء الذى أبرم فيه العقد .

وإذا كان العقد يخضع لقانون معين وجب تفسيره فى ضوء أحكام هذا القانون فى مجموعها ،ولهذا حكم أنه : «إذا كان العقد يخضع للقانون الأنجليزى فان الحقوق والالترامات الناشئة منه يجب أن يحكمها قواعد هذا القانون فى مجموعها ، فلا يجوز التمسك بعادات ميناء ألمانى لاستبعاد بعض أحكامه(٢) .

وإذا كانت المشارطة محررة بلغة غير لغة طرفيها ، وهو الوضع الغالب عندما لا يكون الطرفان من جنسية واحدة إذ تحرر المشارطة باللغة الأنجليزية ، وجب أن يعطى لمصطلحات المشارطة المعنى المقرر لها فى هذه اللغة طبقاً للعرف والفقه فيها ،ما لم تظهر ارادة للطرفين فى مخالفة

---

(١) أنظر لوكلير رقم ٦٢ فى دور المراسلات فى هذا الخصوص .

(٢) حكم محكمة الامبراطورية الالمانية فى ٢٤ نوفمبر ١٩٢٨ دور ٢٠ ص ٨٢ وتعليق ص ٨٦

لهذا المسلك[١]، ولا يعتبر ذلك حلاً لتنازع بين القوانين، بل هو - كما يقول الاستاذ ريبير - مجرد وسيلة لتفسير ارادة الطرفين[٢]

١٦٩ - ومتى تضمن العقد شروطا مضافة او تصحيحاً لشروط مطبوعة - وهو أمر كثير الحدوث - وتعارضت مع الشروط المطبوعة فقد حكم بتغليب هذه الشروط المضافة بوصفها الاتفاق الذى استقرت عليه الارادة الأخيرة للطرفين وهذا الحكم منطقى[٣]، ولكن إذا كان الشرط المضاف متعارضا أو منشئا لمركز يتعارض مع مجموع التزامات الطرفين الناشئة من العقد فعندئذ لا يقوى هذا الشرط الجديد على اهدار العقد أو على جعله أداة لظلم أحدهما بهدم التوازن الذى اقامه العقد بينهما، ويجب فى هذه الحالة البحث فى قصد الطرفين عن الوضع الذى أراداه[٤].

الفرع الثالث - نفاذ العقد

١٧٠ - وأما عن نفاذ العقد فهذه مسألة لها أهمية خاصة بالنسبة للسفن، لأن السفينة تبحر فى بلاد مختلفة وترسو فى موانىء أجنبية. ويتعامل ربانها مع أشخاص كثيرين ومن جنسيات مختلفة، وقد يبدو أن يتعامل لحساب المالك أو المستأجر، لهذا حرص القانون على التعرض لمسألة نفاذ الايجار فى حق الغير فى حالتين :الأولى، ونصت عليها المادة ١٥٤ ، فقالت: «لايترتب على بيع السفينة إنتهاء عقد إيجارها»، بل يستمر الايجار حتى نهايته، والمقصود بنهايته النهاية المتوقعة له بحسب العقد. خاصة وأنه لا يفترض تجديد العقد (م ١٦٠)، فإن كان مشروطا أنه يتجدد تلقائيا وتجدد، فإن الاجارة تستمر حتى نهاية الايجار.

ومعنى هذا النص أن على مشترى السفينة أن يحترم الايجار القائم بكافة شروطه، ولكن هذا النفاذ والاحترام يعتبر بما ورد فى المادة ١٥٥ التالية :

---

(١) انظر التعليق فى دور ٢٠ ص ٨٩ السابق.

(٢) ريبير ٢ - ١٤٤٩.

(٣) روان التجارية ١٨ ديسمبر ١٩٥٧ بحرى ١٩٥٨ ص ٢٨٥.

(٤) لوكلير رقم ٦٧.

تقول المادة ١٥٥ «فيما عدا السفن التى لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا ، لايحتج على المشترى بعقد إيجار السفينة إذا زادت مدته على سنة إلا إذا كان مقيدا فى سجل السفينة» .

ومعنى ذلك أننا يجب أن نفرق بين السفن ذات الحمولة التى لاتزيد على عشرين طنا ، فهذه يحتج بعقد إيجارها على المشترى أيا كانت مدته ، وبغير شرط ، أما السفن التى تجاوز حمولتها عشرين طنا وكانت مؤجرة لمدة تزيد على سنة ، فهذه لايحتج بايجارها إلا إذا كان هذا الايجار مقيدا فى سجل السفن ، لأن القانون يعتد فى هذه المسألة بسجل السفن كوسيلة لشهر الايجار ، فإذا كان مقيدا افترض علم الكافة به وليس للمشترى أن يشكو ، ويلتزم بالابقاء عليه . أما أن كان غير مقيد فى سجل السفن لم يسر عليه وله أن يتجاهله ، وهذا الحل . يتعارض مع المادة ١٥٤ التى وضعت القاعدة العامة وهى أنه لايترتب على بيع السفينة إنهاء عقد إيجارها ، ولكن يمكن اعتبار النصين متكاملين ، رغم اطلاق عبارة النص الأول ، فنقول أن المادة ١٥٥ تفسر وتفصل ما أجملته المادة ١٥٤ .

ولكن إذا كان الايجار فى خصوص المادة ١٥٥ يزيد على مدة السنة ، فهل على المشترى احترام مدة السنة وتجاهل المدة الزائدة ؟؟

الفصل الــرابع

حقوق المستأجر

١٧١ ـ وللمستأجر أن يستغل السفينة فى نقل الأشخاص وفى نقل البضائع ولو كانت مملوكة للغير إلا إذا نص فى عقد الايجار على غير ذلك (م ١٥٦)، وله تأجيرها من الباطن إلا إذا نص على غير ذلك (م ١٥٦).

ولا يفترض تجديد عقد الايجار بعد إنتهاء المدة المحددة له (م ١٦٠)، بل يلزم لذلك نص صريح فى العقد أو إتفاق صريح.

ويظل المستأجر الأصلى ـ فى حالة التأجير من الباطن ـ مسئولا قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة من عقد الايجار، ولا تنشأ عن الايجار من الباطن علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن، ومع ذلك يجوز للمؤجر الرجوع على هذا المستأجر بما لا يجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلى، وذلك دون إخلال بقواعد المسئولية التقصيرية (م ٣/١٥٧).

الفصل الخامس

التزام المستأجر بدفع الأجرة

الفرع الأول ـ عموميات

تعريفها وملحقاتها :

١٧٢ ـ يطلق لفظ الأجرة freight, fret على الثمن المقابل لعملية النقل البحرى للبضاعة أو استئجار السفينة أيا كانت صورة العقد . وكان يطلق عليها فى موانى البحر المتوسط "Nolis" وفى مصر لا يزال لفظ النولون دارجا عملا ، وفى بعض التشريعات كذلك .

ويلتزم المستأجر بدفع مبالغ أخرى غير الأجرة بمعناها المتقدم ، وتلحق هذه المالبغ بالأجرة فى الحكم وان لم يتوافر لها تعريف الأجرة . من ذلك فى المشارطة بالرحلة التعويض الذى يلزم المستأجر بسبب تأخر عمليات الشحن والتفريغ ، فقد استقر القضاء فى فرنسا وفى مصر على اخضاعه لأحكام الأجرة بوصفه ملحقا بها ، وقد أقر القانون المصرى هذا النظر فى المادة ٢/١٧٦ ، على خلاف مايراه الانجليز .

ولكن هناك مبالغ أخرى ليس لها هذا الوصف ، من ذلك المصاريف التى يبذلها الربان أثناء الرحلة للمحافظة على البضاعة إذ يلتزم بها المستأجر دون أن يكون لها وصف الأجرة لأنها لاتقابل عملية النقل ، وكذلك شأن ما يدفعه الربان لحساب المستأجر كقسط التأمين على البضاعة أو الرسوم الجمركية .

وتبدو أهمية هذه التفرقة على وجه الخصوص من ناحية الضمانات المقررة لحماية الحق فى كل منها ، ونظام دعوى المطالبة بها ، وتقادم هذه الدعوى ، على ما سنرى .

الفرع الثانى

ضمانات الوفاء بالأجرة

١٧٣ - نعرض هنا لضمانات الوفاء بدين الأجرة دون الأحكام الأخرى المتعلقة بوفائها، لأن هذه الضمانات مشتركة بين صور المشارطات جميعاً فأحكامها إذن عامة.

١٧٤ - ضمانات وفاء الأجرة: وضع المشرع فى الأحكام العامة بتأجير السفينة ضمانين لوفاء الأجرة، هما حق المؤجر فى حبس البضاعة حتى يستوفى أجرته أو ضمانا لها، وحقه فى الامتياز على ثمنها:

فتقول المادة ١٥٨ من القانون: «١ - لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لاستيفاء الأجرة المستحقة له وملحقاتها، ما لم تقدم له كفالة يقررها قاضى الأمور الوقتية.

٢ - يأمر القاضى - فى حالة استعمال حق الحبس - بإخراج البضائع من السفينة وإيداعها عند أمين يعينه، وله أن يأمر ببيعها أو بيع جزء منها وفاء للأجرة وملحقاتها، ويعين ميعادا للبيع وكيفية إجرائه.

وتضيف المادة ١٥٩: «للمؤجر امتياز على البضائع المشار إليها فى المادة ١٥٨ ضماناً لدين الأجرة وملحقاتها».

حق حبس البضاعة:

(١) الحق فى الحبس مقصور على البضاعة المملوكة للمستأجر، وهو مقرر لوكلائه فى السفينة أو فى أى مكان، وعملا عندما تفرغ البضاعة تودع مخازن الناقل أى المؤجر فى الميناء وهناك يمتنع وكيل شركة الملاحة عن تسليمها ما لم يستوف الحقوق المطلوبة عليها.

(٢) من المقرر أن البضاعة تحبس فى ميناء الوصول، ولكن لا معنى لقصر الحبس على ميناء الوصول دون غيره من الموانىء، فإذا تقرر بين الطرفين بعد بدء الرحلة أن البضاعة تسلم فى ميناء متوسط كان للمؤجر حبسها فى هذا الميناء حتى يستوفى حقوقه.

(٣) هذا الحق فى الحبس مقرر لاستيفاء الأجرة والحقوق الملحقة بها والناشئة عن المشارطة التى نقلت البضاعة تنفيذا لها سواء كانت أجرة مباشرة أو أجرة من الباطن، أما غير ذلك من الحقوق التعاقدية أو التقصيرية فلا يجوز حبس البضاعة ضمانا لاستيفائها طبقاً لهذا النص وأن جاز حبسها تنفيذا لحكم آخر فى القانون.

(٤) لايجوز حبس البضائع إلا إذا كانت مملوكة للمستأجر ويفترض أنها كذلك حتى يقوم الدليل على العكس.

(٥) أعطى المشرع للمؤجر هذا الحق ضمانا لاستيفاء حقوقه، ولهذا فلا يكون له حبس البضاعة إذا قدمت له كفالة يقدرها قاضى الأمور الوقتية، إذ يكون عليه أن يسلم البضاعة ويقنع بالكفالة المرصودة لضمان حقه[١]. وتقدير نوع الكفالة وقيمتها يرجع إلى القاضى (م ١٥٨).

(٦) تقرير هذا الحبس للمؤجر يعد رجوعا إلى القواعد العامة وليس استثناء منها، ومع ذلك فإنه لا يجوز الخروج على الحدود التى وردت بالنص لأن المشرع لم يقتصر على الغاء النصوص التى تنكر الحق فى الحبس بل جاوز ذلك إلى وضع تنظيم خاص له فيجب عندئذ الوقوف عنده.

(٧) لايعفى حق المؤجر فى جبس البضائع من واجب المحافظة عليها[٢]؛[٣]

---

(١) حكم أن، ايداع المستأجر الأجرة خزانة المحكمة مع تحفظه انها لا تسحب الا بخصم مبلغ منها كتخفيض للأجرة والمصاريف لا يبرىء المودع وللقاضى أن يتجاهله (١٤ فبراير ١٥ بلتان ٧ ص ١٤٦).

(٢) استعمال الناقل حق فى حبس الاشياء المنقوله أو بعضها استيفاء لاجرالنقل المستحقة له، لايعفيه من واجب المحافظة عليها فى فترة احتباسها بل عليه ان يبذل فى حفظها وصيانتها من العناية ما يبذله الشخص المعتاد ويكون مسئولا عن هلاكها وتلفها ما لم يثبت أن ذلك يرجع لسبب اجنبى لايد له فيه وهو ما تقضى به المادتان ٢/٢٤٧ و ١١٠٣ من القانون المدنى» (نقض مصرى ١٥ ديسمبر ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ١٧ ص ١٩٢٦).

(٣) «ومتى وفى المرسل اليه الأجرة للناقل انقضى حق الحبس وزال المانع الذى كان يحول دون تسليم الأشياء المنقوله اليه ويعود الالتزام بالتسليم فى ذمة الناقل وفقا لأحكام عقد النقل فيلتزم بتسليم تلك الأشياء سليمة للمرسل اليه، اذ لا يترتب على استعمال حق الحبس انفساخ هذا العقد أو انقضاء الالتزامات الناشئة عنه بل يقتصر الأمر على وقف تنفيذ التزام الناقل بالتسليم حتى يفى المرسل اليه بالتزامه بأجرة النقل. ولا يغير من ذلك أن يكون المرسل اليه هو المتسبب فى حبس البضاعة بتخلفه

بيع البضاعة لاستيفاء الأجرة :

١٧٥ - يهدف المؤجر من حبس البضاعة أن يجبر صاحب الحق فيها على دفع مطلوباته لكى يتسلمها ، فإن لم يفعل فإن المؤجر يحتاج إلى بيعها ليستوفى حقوقه من ثمن البيع ، بالأولوية على غيره طبقاً لأحكام الامتياز .

وكان القضاء يسير على اجراءات يقصد بها ضمان حماية مصالح الطرفين ومن ذلك أن لايتسرع الربان فى طلب البيع وأن لايكون سىء النية فيه ، وأنه إذا كان المرسل إليه لم يتقدم للاستلام ولم يكن معروفا وجب على الربان عمل إعلان فى الصحف عن وصول السفينة والبضاعة لكى يظهر المرسل إليه ويتقدم لتسوية الوضع .

وبعض القضاء كان يلزمه بالاتصال قبل طلب البيع بالمستأجر الشاحن لعله بدفع ، ما لم تكن البضاعة سريعة التلف وتعذر عليه اجراء اتصال سريع بالمستأجر .

امتياز المؤجر على ثمن البضاعة :

١٧٦ - للمؤجر امتياز على البضائع المشحونةفى السفينة (م ١٥٩) .

وتبدو فائدة تقرير هذا الامتياز للمؤجر فى أنه عند بيع البضاعة يتقدم - حسب مرتبته - على غيره من دائنى المستأجر أو دائنى المرسل إليه على ثمنها فى اقتضاء الحقوق التى تقرر لها هذا الامتياز طالما كانت دينا على الملتزم بها .

عن الوفاء بأجرة النقل اذ أن تقصيره فى الوفاء بالتزامه هذا وأن كان يخول للناقل أن يستعمل حقه فى الحبس الا أنه لا يعفيه من التزامه بالمحافظة على الشىء المحبوس وهو التزام متولد عن حق الحبس ذاته ولا يمكن أن يعتبرمجرد التأخير فى الوفاء بالأجرة هو السبب فيما يصيب الأشياء المحبوسة من تلف فى فترة احتباسها . وللتجابس إذا خشى على الشىء المحبوس من الهلاك او التلف ان يحصل على اذن من القضاء فى بيعه طبقا لنص المادة ١١١٩ من القانون المدنى وينتقل حينئذ الحق فى الحبس من الشىء إلى ثمنه » .

(نقض مصرى ١٥ ديسمبر ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ١٧ صفحة ١٩٢٦)

الحقوق المضمونة :

يضمن الامتياز دفع أجرة السفينة وملحقاتها ، (م ١٥٩). ومعنى ذلك أنه يضمن الأجرة المستحقة للمؤجر وملحقاتها أى كل المبالغ المستحقة مقابل تنفيذ عملية النقل طبقا للعقد أو القانون . ويمتد كذلك إلى ضمان تعويض التأخير فى عمليات الشحن والتفريغ لأنها تلحق بالأجرة (م ٢/١٨٣ من القانون المصرى) والمقصود دائما هو المبالغ المستحقة عن نقل هذه البضائع بالذات التى يرد الامتياز على ثمنها دون غيرها من البضائع أو العمليات التى قام بها المؤجر لحساب المستأجر . وهو لايحمى على أى حال كل مبلغ لا يصدق عليه وصف أجرة هذه البضاعة أو ملحقات هذه الأجرة ، وذلك مثلا كالمصروفات التى أنفقها المؤجر لحفظ البضاعة أو انقاذها (لاحظ أن المؤجر له عليها امتياز حفظ المنقول) ، ولا التعويض المحكوم به على المستأجر لخطأ ارتكبه فى تنفيذ التزاماته .

محل الامتياز :

١٧٧ - يسرى الامتياز على ثمن « البضائع المشحونة فى السفينة ، المملوكة للمستأجر » ، والمقصود بذلك البضاعة المشحونة فعلا ولا تزال أو التى كانت مشحونة فى السفينة موضوع المشارطة والتى استحقت المبالغ المطلوبة عن عملية نقلها ، فلا يشمل البضاعة التى لم تشحن أصلا إما لأن المستأجر لم يقدمها للمؤجر لشحنها وإما لأنها قدمت للمؤجر ولكن لم يتم شحنها بسبب خلاف طرأ بين الطرفين أدى إلى فسخ العقد .

وإذا أصدر المؤجر سندات شحن عن أجزاء البضاعة المشحونة تنفيذاً لمشارطة واحدة فمن المقرر أن الامتياز يجزأ ويباشر عن أجرة كل جزء بالنسبة لهذا الجزء من البضاعة بالذات ، وهو ما يعبرون عنه بقولهم أن الامتياز يباشر عن كل سند شحن على حدة ''Par connaissement'' ، ولهذا فإذا كانت المشارطة تتضمن رحلة للذهاب ورحلة للإياب فإن امتياز كل رحلة منهما ينصب على البضاعة التى كانت موضوعاً لهذه الرحلة وحدها .

أثر الأمتيــاز :

١٧٨ - يخول الامتياز المستفيد منه أن يتقاضى حقه من ثمن البضاعة بالأولوية على غيره من الدائنين ، ولم يبين النص ما إذا كانت هذه الأولوية تسبق جميع الديون ، ولكن المفهوم هو أن تكون لدين الأجرة الأولوية ، وبالمثل ، تقرر المادة ٥/٢٩ امتيازا على السفينة للتعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والامتعة . (وكذلك م ٤٠) .

الفصل السادس

التزام المستأجر برد السفينة

١٧٩ ـ يلتزم المستأجر عند نهاية الايجار برد السفينة المؤجرة إلى المؤجر ، فإذا تأخر فى ذلك ـ وكان السبب يرجع إلى مرحلة أمرها المستأجر بالقيام بها واستطالت مدتها عن موعد الرد ـ مثلا ـ التزم بدفع ما يعادل الأجرة عن الخمس عشر يوما الأولى من التأخير ، وبدفع ما يعادل مثلى الاجرة عن الأيام الزائدة على ذلك ما لم يثبت المؤجر أن الضرر الذى أصابه يجاوز هذا القدر .

ونلاحظ عليه أنه ظالم للمؤجر ، لأن المؤجر عادة ما يؤجر السفينة لشخص آخر عقب وفور انقضاء الايجار الأول ، فالزام المستأجر بدفع أجرة الخمس عشر يوما التالية فيه غبن للمؤجر ، خاصة وأن أمكان اثبات تجاوز الضرر على قدر الأجرة مقصور على ما يجاوز الخمس عشر يوما التالية الايجار . ولعل المشرع لاحظ أن من العنت للمستأجر أن يضبط نهاية الرحلة تماما مع نهاية الايجار ، وأن اراد أن يعمل المؤجر حسابه على امكان تجاوز الايجار لمدة ١٥ يوماً تكون هى مدة السماح للطرفين ، ولذا وردت عبارة « ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يجاوز هذا القدر » .

١٨٠ ـ ولا يفترض تجديد عقد ايجار السفينة بعد انتهاء المدة المحددة له (م ١٦٠) إلا أن يثبت بشكل قاطع أن ارادة الطرفين معا انصرفت إلى تجديده .

الفصل السابع

تنازع القوانين والاختصاص

الفـرع الأول
تنازع القـوانين

أسبــابه :

١٨١ ـ تثور مشكلة تحديد القنون واجب التطبيق فى المنازعات المتعلقة بعقود ايجار السفن لأسباب كثيرة ، أهمها أولا اختلاف جنسية الناقل والمستأجر أو المستأجرين وهو أمر غالب عملا ويؤدى إلى التنازع بين قانون جنسية الناقل وقانون جنسية الشاحن ، وثانياً كثيراً ما لا يبرم العقد فى موطن الناقل بل يبرم فى ميناء فى دولة أخرى بمعرفة وكلائه وهنا يثور التنازع بين قانون مكان ابرامه وقانون موطن كل من الناقل والمستأجر ، وثالثاً ان مكان ابرام العقد لا يتفق مع مكان تنفيذه ، وأخيراً قد يكون لجنسية السفينة دور فى النزاع وقد تكون السفينة من ذات جنسية الناقل وقد تختلف عنها ـ هذه كلها أسباب تبرر أن يتنازع الحكم فى القضية أكثر من قانون .

ولكن يخفف من حدة هذا التنازع استخدام النماذج الموحدة للمشارطات فهذا مسلك يؤدى إلى توحيد القاعدة الموضوعية فى معظم المسائل التى يثور بشأنها الخلاف بين أصحاب الشأن ، كما أن لارادة الاطراف دوراً كبيراً فى تحديد القانون الذى يحكم العقد ، فكثيراً مايحددونه مقدماً فى اتفاقهم ولهذا يسعى القاضى إلى معرفة القانون الذى اتجهت إليه إرادتهم ولو بطريقة ضمنية ان لم تكن قدصرحت به ارادتهم

القانون واجب التطبيق :

ولننظر أولا فى حالة ما إذا كانت إرادة الطرفين قد حددت القانون واجب التطبيق ، ثم فى الحالة التى تسكت فيها عن هذا التحديد .

أولا : إرادة الطرفين :

١٨٢ - من المقرر فى هذا الميدان أن إرادة الطرفين لها الحرية - كأصل عام - فى تحديد القانون واجب التطبيق ، وأنها قد تعبر عن المعنى الذى تريده صراحة أو ضمنا(١) .

ومتى كانت الارادة صريحة فلا صعوبة إذ تحترم مادامت صحيحة ، كما سنرى .

أما إن لم تكن كذلك وجب على القاضى أن يفتش عنها فى عناصر العقد وله أن يستنتج من هذه العناصر الحل الذى يقدر أن الارادة المشتركة للطرفين قد انصرفت إليه ، ومن تطبيقات القضاء إنه إذا كان الطرفان من جنسية واحدة يمكن القول أنهما اتفقا على تطبيق قانونهما ، وأن كانا من جنستين مختلفتين فقد يطبق القاضى قانون مكان إبرام العقد أو قانون مكان التنفيذ أو قانون جنسية الناقل أو قانون جنسية السفينة على حسب الأحوال ، وغالباً يبنى القاضى حكمه على تفسيره لارادة الطرفين ، وهى مسألة وقائع ، وهذا هو السبب فى أن محكمة النقض ترفض الطعن إذا كان مبنياً على مجرد خطأ الحكم فى تحديد القانون واجب التطبيق باعتبار أن تحديد هذا القانون مسألة متعلقة بتفسير إرادة الأطراف(٢) .

ولهذا فقد حكم تطبيقاً لقاعدة حرية القاضى فى البحث عن الحل الذى اعتمدته إرادة الطرفين أنه : «للفصل فى تنازع القوانين بشأن مشارطة ترتب آثارها فى دول مختلفة يجب البحث قبل كل شىء عن القانون الذى أراد الطرفان الخضوع له . وعلى وجه الخصوص إذا أبرمت المشارطة فى لندن بين مجهز انجليزى ومستأجر روسى لنقل بضائع إلى مرسل إليهم ألمان ، باستخدام نموذج معين هو فى القضية نموذج انجليزى وضع بعد مفاوضات دولية وأقرته غرفة الملاحة الانجليزية متضمناً شروطاً تقوم على أفكار ذات طابع انجليزى متميز ويشير إلى تسوية الحسابات

---

(١) ديجاردن ٣-٤٧٨ ، ليون كان ورينو ٥-٨٤٤ ، ريبير ٢-١٤٣٤ . ومن القضاء بروكسل ٣٠ نوفبر ١٩٢٣ دور ٢ ص ١٦٠ ، الامبراطورية الالمانية ٢٤ نوفبر ١٩٢٨ ، دور ٢٠ ص ٨٢ وتعليق .

(٢) نقض فرنسى ٢ يوليو ١٩٢٣ ملحق دور ١ ص ١٤٥ .

المشتركة فى لندن ، فمن الصحيح أن يستخلص أن الأطراف أرادوا تطبيق القانون الانجليزى »[١].

ويلاحظ أن استخدام لغة معينة فى تحرير المشارطة لا تأثير له على تحديد القانون واجب التطبيق ولا يفيد معنى معينا فى هذا الخصوص، فتحرير المشارطة باللغة الانجليزية - وهذا غالب - ليس معناه بالضرورة أن يطبق القانون الانجليزى أو القانون الامريكى، وكذلك الحكم بالنسبة لاستخدام نموذج معين للمشارطة فلا دلالة له على شىء فى هذا الشأن[٢]، وكذلك الحل بالنسبة لاتفاق الطرفين على اختصاص قضاء دولة معينة (متى صح هذا التحديد) فليس معنى ذلك أن هذا القضاء يطبق قانونه الوطنى إذ يمكن له أن يطبق قانوناً آخر يحدده طبقاً لقواعد الاسناد، فتحديد الاختصاص القضائى منفصل عن تحديد القانون واجب التطبيق.

ويميل القضاء فى بحثه فى إرادة الطرفين - مع احترامه لهذه الارادة - إلى إختيار القانون الذى يعطى شروط العقد أثرا أكبر، وذلك تأسيساً على أن الطرفين لا يفترض أنهما أحالا إلى قانون يبطل الشروط التى اتفقا عليها فى العقد، وهو اتجاه معقول من القضاء.

ويسوق الأستاذ ريبير[٣] مثلا لذلك فيقول ان من الصعب جداً أن نفترض أن الطرفين أحالا إلى القانون الامريكى فى حالة ما تكون الشروط التى اتفقا عليها فى المشارطة باطلة طبقاً لأحكام هذا القانون إذ لا يتصور أنهما ارادا اخضاع عقدهما لقانون يهدم جزءاً كبيراً من شروطه.

- ولا يخفى أن حرية الطرفين هذه تحدها قواعد النظام العام الوطنى لأن القانون الأجنبى المراد تطبيقه يعتبر - بحكم الاحالة الصريحة أو الضمنية إليه - جزءاً من اتفاق الطرفين وهذاالاتفاق محدود بقواعد النظام العام.

---

(١) الامبراطورية الالمانية ٢٤ نوفمبر ١٩٢٨ دور ٢٠ ص ٨٢ السابق.

(٢) ريبير ٢ - ١٤٣٤، والتعليق تحت الامبراطورية الالمانية ٢٤ نوفمبر ١٩٢٨ دور ٢٠ ص ٨٦.

(٣) ريبير ٢ - ١٤٣٤.

١٨٣ - الاتفاق على تطبيق قانون عقد النقل على العقد - شرط بارامونت :

رأينا أن التنظيم القانونى لعقود إيجار السفن غير آمر وأن لطرفى العقد أن يحيلا إلى تطبيق قانون أجنبى على علاقتهما الناشئة عن المشارطة ، مع مراعاة أن إرادتهما فى هذا الخصوص تحدها فكرة النظام العام .

وكثيراً ما يرد بعقد إيجار السفينة ، وهى لا تخضع للقواعد الآمرة التى تحكم عقد النقل البحرى ، شرط يحيل إلى تطبيق أحكام عقد النقل البحرى على علاقة الطرفين الناشئة من المشارطة ، ويسمى هذا الشرط فى العمل شرط بارامونت Paranount أى الشرط الأعلى الذى لا يعلوه شىء ، وهو عادة يحيل إلى تطبيق القانون الانجليزى أو القانون الأمريكى الخاص بالنقل بسندات شحن ، ولما كان هذان القانونان يضعان أحكاماً آمرة للعلاقات التى يحكمها كل منهما فقد أثير السؤال عن مدى صحة شرط برامونت وملاءمته لحكم المشارطة ، خاصة وأن الأطراف يحرصون على تعديل هذا الشرط - الذى يدرج أصلا فى سندات الشحن - بما يتفق مع إدراجه فى مشارطة إيجار لا فى سند الشحن .

وقد عرض **القضاء الانجليزى** لهذه المسألة بشكل مستفيض لأول مرة فى قضية شهيرة هى قضية السفينة « Saxon Star » ، وهى سفينة لمجهز يونانى أجرها بالرحلة لشركة بترول بريطانية لعدة رحلات تستغرق ثمانيا عشر شهراً ، وبسبب عدم كفاءة الميكانيكيين بالسفينة تعطلت أجهزتها مدداً طويلة تعطلا أدى إلى توقف استغلالها فترات طويلة سببت خسارة مالية للمستأجر وإن لم يترتب عليه ضرر بالحمولة . وقد أدرج بالمشارطة شرط برامونت وهو يقول فى بدايته « هذا السند يرتب آثاره مع مراعاة القانون الأمريكى لنقل البضائع بحراً . . . » وهذا الأخير يعفى المجهز من مسئولية التلف الحاصل للبضاعة والناشىء عن عدم صلاحية السفينة ما لم يكن ذلك نتيجة إهماله فى جعل السفينة صالحة للسفر » .

رفع المستأجر (شركة البترول البريطانية) الدعوى على المجهز المؤجر بتعويض الخسارة المالية المترتبة عن تعطل استغلال السفينة ، فتمسك المؤجر بتطبيق شرط برامونت الذى يحيل إلى تطبيق القانون

الأمريكى الخاص بنقل البضائع بحراً ، رفضت محكمة استئناف انجلترا تمسك المؤجر[١] ،واستندت فى حكمها إلى ما يلى :

١ - أن عبارة الشرط تبدأ بأن « سند الشحن هذا يرتب آثاره . . . » .فهو إذن يشير إلى سند شحن وليس إلى المشارطة فلا يمكن تطبيقه على محل لم يذكر فيه .

٢ - أن القانون الأمريكى المشار إليه يستبعد من نطاق تطبيقه مشارطات إيجار السفن ، فالاحالة إليه فى مشارطة الايجار تكون إذن مجردة من كل معنى .

٣ - هذا القانون الأمريكى - على فرض قبول تطبيقه - يسرى فقط على نقل البضائع فهو إذن مقصور على الفترة الكائنة بين الشحن والتفريغ ولما كانت السفينة المؤجرة معرضة للقيام برحلات وهى فارغة لا حمولة عليها فمعنى ذلك أن رحلاتها تخضع أحياناً لهذا القانون وأحياناً تخرج عنه بحسب ما إذا كانت السفينة محملة أو فارغة ، وبذلك فإن المشارطة ستخضع لنظامين مختلفين .

٤ - كما أن نطاق هذا القانون مقصور على الرحلات التى يكون أحد طرفيها ميناء أمريكياً ، وإذ كانت المشارطة تواجه رحلات أخرى لا يتوافر لها هذا الشرط فإن انطباق القانون الأمريكى على المشارطة سيكون متقطعاً .

٥ - وأخيراً ، فإن القانون الأمريكى المشار إليه ينظم مسئولية الناقل عن الضرر المادى بالبضاعة ، والضرر الحاصل فى الواقعة يمس خدمة السفينة دون أن يصيب البضاعة .

ولكن القضية عرضت على مجلس اللوردات [٢] فألغى حكم محكمة الاستئناف واستند هذا الحكم فى إقراره لصحة الشرط وانطباقه على المشارطة التى بدأ بها الشرط (سند الشحن) وأن كون القانون الأمريكى

---

(١) استئناف انجلترا فى ١٦ ابريل ١٩٥٧ سيرى ١٩٥٧ ص٣٥٦ مع تعليق للاستاذ M. Philonenko

(٢) مجلس اللوردات فى ٦ مارس ١٩٥٨ سيرى ١٩٥٩ ص ٤١ - مع تعليق الأستاذ Philonenko .

يستبعد من نطاقه المشارطات لا يمكن أن يكونا سبباً فى استبعاد تطبيق هذا القانون من الواقعة وذلك تطبيقاً لنظرية عدم الملائمة أو عدم الانسجام « ruqugnancy » ومقتضاها إن أعمال الشرط أولى من إهماله وأنه لا يعقل أن يقصد الطرفان الاحالة إلى قانون ويقبلان فى الوقت ذاته نصاً فيه يهدر تطبيقه . وإنما قام خلاف بين أعضاء المحكمة حول تطبيق القانون الأمريكى على مجموع رحلات المشارطة أو ما إذا كان يقتصر على النطاق المتفق مع نصوصه من الناحية المادية (وجود بضاعة على السفينة) ومن الناحية الجغرافية (شرط اتصال الرحلة بميناء أمريكى) .

١٨٤ - ويرى بعض الشراح[١] - فى خصوص مثل هذا الشرط - ضرورة التفرقة فيما بين الطرفين أنفسهم بين المشارطة وبين عقد النقل ، وأن شرط براموننت الوارد فى المشارطة لا يتعلق بعقد المشارطة ذاته بل بعقود النقل التى تبرم فيما بعد تنفيذاً لهذه المشارطة ، وهكذا يقوم بين الطرفين عقدان متميزان لكل منهما مجاله وحكمه ، ذلك أن المشارطة تتضمن فى نفس الوقت أحكاماً خاصة بالإيجار متعلقة بالرحلة البحرية واستخدام السفينة ، ونصوصاً تنظم نقل البضاعة وتعتبر سابقة للتعاقد عليها .Pre-contractuelles بالنظر إلى عقد النقل المبرم فيما بعد ، وتعتبر مجرد اتفاق على المبدأ accord de principe ويعتبر شرط براموننت عنصراً فى هذا الاتفاق الأخير ، وهو إذ يدرج فى المشارطة إنما يواجه - دون حسم - النظام القانونى الذى يحكم علاقة الشاحن بالناقل التى تنشأ فيما بعد بين من لا يزال الآن وصف المؤجر والمستأجر .

وهذا يفسر - فى هذا الرأى - أن شرط براموننت يوجد غالباً فى المشارطات بالرحلة ، وأنه يقوم إلى جانب شرط الإهمال وهو أصلح منه للمجهز دون أن يتعارض الشرطان أو يكون فيهما تكرار لأن شرط الإهمال يعفيه من مسئوليته عن عقد الإيجار ولا يعرض لعقد النقل الذى يتولاه شرط براموننت .

ولهذا يجب أن يحدد أولا نطاق كل من العقدين ونسبة كل ضرر إلى عقد منهما محدد لتحديد النظام الذى يحكمه .

---

(١) شالارون رقم ٢٠٢ وما بعده .

ثانياً : إذا لم يعبر الطرفان عن معنى معين :

يختلف القضاء والتشريع فى الدول المختلفة فى الحل واجب الاتباع .

ويتجه القضاء الفرنسى والبلجيكى إلى تطبيق **قانون مكان إبرام العقد** على أساس أنه المبدأ العام فى تحديد القانون واجب التطبيق فى دائرة العقود ، ويطبق هذا القانون على ابرام المشارطة واثباتها وآثارها فيما يتعلق بتحديد الأجرة ومسئولية الناقل وشرط التحكيم وغير ذلك[1].

ولكن ما المقصود بمكان ابرام العقد فى نظر هذا القضاء الفرنسى .

هناك فروض عدة : فإذا أبرم العقد بين غائبين أى بالمراسلة طبقت القواعد الخاصة بتحديد مكان الابرام فى هذه الصورة من صور التعاقد .

وإذا كان محل الشحن غير مكان ابرام العقد فيقول ريبير[2]، ان القضاء متردد بين هذين المكانين وهو يستحسن اعتبار مكان الشحن هو مكان الابرام . وهو يرى كذلك - مع القضاء - أن هذا المبدأ يتراجع متى اصطدم النظام العام الفرنسى بقواعد قانون مكان الابرام إذ تغلب قواعد النظام العام الوطنى ، وإذا تعلق الأمر بتنفيذ العقد فهو يقترح الأخذ بقانون مكان الوصول لأن هذا الحل يكون أسهل بالنسبة لمحكمة مكان الوصول وباعتبار أن نية الطرفين تنصرف إليه على الراجح .

كما يلاحظ الأستاذ ريبير[3]، أنه - رغم المبدأ المتقدم - فإنه فى خصوص مسئولية المؤجر - وخاصة فى حالة المشارطة بالرحلة التى يقوم فيها المجهز بدور الناقل - فإن هذه المسئولية تقوم غالبا على خطأ من تابعى الناقل ، وأن تخلف الناقل عن تنفيذ التزاماته يكتشف فى ميناء الوصول فإن من الأنسب أن يطبق قانون مكان الوصول على هذه المسئولية ، ولما كانت محكمة هذا المكان هى التى تنظر الدعوى فى أغلب الأحوال فهى كذلك تميل إلى تطبيق قانون وعادات ميناء الوصول باعتبار أنها أعلم به من قانون مكان الابرام وهو أجنبى عنها .

---

(١) فى هذا المعنى من الفقه الفرنسى كذلك ديجلردان ٣ - ٧٨٠ - ٨٦٦ ، ليون كان ورينو ٥ - ٨٤٨

(٢) ريبير ٢ - ١٤٢٨

(٣) ريبير ٢ - ١٤٣٠

نقد الأخذ بقانون مكان الإبرام:

١٨٥ - يعيب بعض الشراح على هذا القضاء أنه وان كان المبدأ الذى يأخذ به منطقيا ومتفقا مع حرية الارادة إلا أنه يعيبه عملية هى تحديد المقصوّ بمكان ابرام العقد، على ما رأينا، كما أن تطبيقه على المشاكل الناشئة فى ميناء الوصول عسير، وتبلغ صعوبته أقصاها متى كانت البضاعة المشحونة منقولة بمقتضى عدة مشارطات أبرمت كل منها فى مكان مختلف إذ تتعدد القوانين التى تحكم مسئولية المجهز عن حمولة واحدة على سفينة واحدة[١].

الأخذ بقانون مكان التنفيذ:

١٨٦ - يأخذ القانون الالمانى بتطبيق قانون مكان تنفيذ العقد، ولذا تعيبه صعوبات مشابهة لتلك التى تصادف الأخذ بقانون مكان ابرام العقد، فمن الصعب تحديد قانون مكان التنفيذ لأن الغالب أن يتم تنفيذ المشارطة فى موان متعددة، حتى لو اعتبرنا مكان التنفيذ هو ميناء الوصول النهائى فقد لا يكون هذا الميناء معروفا مقدما كما لو كان متفقا على أن يحدد فيما بعد أو إذا اتفق على ميناءين أو أكثر يختار من بينها الشاحن الميناء النهائى.

تطبيق قانون علم السفينة:

١٨٧ - هذا هو مذهب القضاء الأنجليزى، والقانون الهولندى (م ٥١٨). ويؤيده بعض الشراح الفرنسيين بوصفه متفقا مع الارادة الضمنية المحتملة للطرفين إذ يغلب أن يخضع المستأجر لقانون الناقل وهو غالبا قانون السفينة، فضلا على أنه حل عملى لأن علم السفينة وجنسيتها معروفان للكافة، أما المستأجر فإن جنسيته غالبا مالا تكون معروفة، أضف إلى ذلك أن هذا الحل - إذ ينطبق على كافة المشارطات المبرمة على السفينة - متى تعددت هذه المشارطات - يوحد القواعد المطبقة بالنسبة للسفينة الواحدة.

---

(١) ريبير ٢ - ١٤٣٢.

الفـــرع الثـــانى

تنازع الاختصاص القضائى

المشارطة عمـل تجـارى :

١٨٨ - رأينا أن مشارطة إيجار السفينة عمل تجارى بطبيعته وبالنسبة لطرفيه ولو كان أحد طرفيها هو الدولة مادامت المشارطة واردة على سفينة بحرية . يخرج من ذلك استئجار الدولة سفينة لأغراض حربية فالعمل يكون عندئذ بالنسبة لها مدنيا .

ويترتب على ذلك أن يختص القضاء التجارى بنظر المنازعات الناشئة عن تنفيذ المشارطة .

شرط الإحالة إلى محكمة معينة :

١٨٩ - كثيرا ما يرد فى المشارطات شرط ينص على أن تختص بنظر المنازعات الناشئة عنها محكمة معينة ، هى غالبا محكمة ميناء تسجيل السفينة أو محكمة المركز الرئيسى لشركة الملاحة .

ويصح هذا الشرط أن كان مقصورا على نقل الاختصاص من محكمة وطنية إلى محكمة أخرى وطنية ، أى إذا كان يترتب عليه مجرد تعديل الاختصاص المكانى لأن هذا الاختصاص ليس من النظام العام ، وقد حكمت بذلك محكمة النقض الفرنسية(١) .

أما إذا كان هدف الشرط هو خلع الاختصاص أطلاقا من المحاكم الوطنية المختصة أصلا ليعهد بالمنازعة إلى محكمة أجنبية فقد حكم فى فرنسا ببطلانه أحيانا ، على أساس أن اختصاص القضاء الفرنسى فيه حماية للفرنسيين ولا يفترض أن الفرنسى بتنازل عن هذه الحماية بمقتضى هذا الشرط ، ولكن القضاء استقر الآن على صحته ، تأسيساً على أنه حماية يمكن أن يتنازل عنها من تقررت لمصلحته(٢) .

والشرط يبطل إذا كان يهدف إلى التهرب من أحكام آمرة متعلقة بالأحكام الخاصة بالنقل بسند شحن .

---

(١) نقض فرنسى عرائض ٣ نوفمبر ١٩٢٧ ملحق دور ٦ ص ٨ .

(٢) الحكم السابق

١٩٠ - نطاق الشرط:

يلزم لتطبيق هذا الشرط أن يكون صريحا قاطعا فى معناه لأنه شرط خارج على القواعد العامة ، فلا يستنتج من مجرد الاحالة إلى قانون دولة معينة لأن معنى هذه الاحالة بقاء الاختصاص للمحكمة المختصة اصلا على أن تطبق هذا القانون المحال إليه .

وعلى كل حال فان هذا الشرط يفسر تفسيرا ضيقا بحيث لا يمتد إلى دعاوى أو حالات غير التى يواجهها صراحة باعتبار أنه خروج على الأصل . ولذا لا يسرى على الاجراءات العاجلة الوقتيه التى يكون دائما لمحكمة مكان التفريغ أن تقضى بها ، ولا على حالة ارتباط بين الدعاوى[1] ، وعلى لا حالة تعدد المدعى عليهم أن كان منهم من لا يلتزم به[2] .

ولما كانت كل قوته الاءلزامية مستمدة من النص عليه فى المشارطة فلا يحتج به إلا على من كان طرفاً فيها أو من كانت المشارطة حجة عليه[3و4] ، وأول الملزمين به هو المستأخر[5] ، وإذا دون فى سند الشحن أو أحال السند إلى المشارطة إحالة تشمل هذا الشرط كان ملزماً كذلك لمن ينفذ عليهم سند الشحن كالمرسل إليه الذى يتمك بسند الشحن . (أنظر حكمين لمحكمة النقض المصرية فى ١٩٦٥ فيما يلى) .

ويمكن لمن تقرر الشرط لمصلحته أن ينزل عنه ، فإذا رفعت الدعوى أمام محكمة غير التى يشير إليها الشرط أمكن التنازل عنه وقبول اختصاص هذه المحكمة . وإنما لا يستفاد التنازل إلا من وقائع قاطعة الدلالة عليه لأنه لا يفترض ، فلا يفهم من مجرد قبول إجراءات وقتية ولكنه

---

(١) نقض فرنسي عرائض ٢ نوفمبر ١٩٢٧ ملحق دور ٦ ص ٨ .

(٢) نقض فرنسي ٣٠ نوفمبر ١٩٢٧ ، السابق ، وحكم آخر فى ١٦ يونيه ١٩٢٦ دور ١٦ ص ٣٥٢ . أنظر فى القانون المقارن تعليقاً فى دور ٩ ص ١٥٨ تحت بونس ايريس العليا فى ٢١ نوفمبر ١٩٢٣ .

(٣) ريبير ٢ ص ٣٣٧ هامش ٣ .

(٤) عرائض فرنسى ١٠ يوليو ١٩٢٩ ملحق ٧ص ٣٩٠ .

(٥) عرائض ٢٠ نوفمبر ١٩٣٩ ملحق ١٨ ص ٦٥

يترتب على قبول اجراءات التحقيق دون تحفظ[١]، والمسألة على كل حال تفسير للاءرادة يستقل به قاض الموضوع.

ويراعى فى هذا الخصوص ضرورة احترام الحدود التى يكون فيها للاحالة إلى المشارطة قوة فى إلزام المحال إليه بأحكام هذه المشارطة، فالاءحالة إليها لا يعتد بها متى كانت تؤدى إلى تعطيل الأحكام الآمرة لاتفاقية بروكسل أو الأحكام الآمرة الأخرى الخاصة بسندات الشحن متى كانت تخضع المرسل إليه إلى التحكيم[٢].

١٩١ - غالباً ما تتضمن المشارطة بنداً يقضى بعرض كل نزاع ناشىء عن تنفيذها على **التحكيم**، وهو شرط صحيح طبقاً للقانون المصرى.

والغالب أن لا يرد شرط التحكيم بالتحديد والوضوح الكافى لتسهيل تطبيقه، فكثيراً ما يرد بعبارة موجزة مقتضاها أن «التحكيم يكون فى لندا» أو التحكيم طبقاً لقانون كذا» ، مع أن من اللازم أن يبين الشرط مكان إجراء التحكيم وكيفية تعيين المحكمين والقانون واجب التطبيق واجراءاته ومواعيدها. وقضت محكمة **النقض المصرية** أنه ليس فى القانون ما يمنع أن يكون التحكيم فى الخارج على يد أشخاص غير مصريين[٣] وأن الاتفاق على محكمين فى الخارج ويصدرون أحكامهم هناك ليس فيه ما يمس النظام العام[٤] وعدم تفويض المحكمين بالصلح بجعلهم محكمين بالقضاء فقط وهو مالا يستوجب ذكر أسمائهم[٥].

وحكم أنه «فى شرط التحكيم لا يلزم تعيين أشخاص المحكمين إذ يجوز تعيينهم فى اتفاق لاحق دون أن يبطل شرط التحكيم فى هذه الحالة

---

(١) غرانفس ١٦ يونيه ١٩٢٧ دور ١٦ ص ٣٥٣.

(٢) لوكليز رقم ١٢١ وما بعدها، نقض مصرى ٢٥ فبراير ١٩٦٥ س١٦ ص٢٢٠

(٣) نقض ١٤ أبريل ١٩٦٥ مجموعة النقض س ٧ ص ٥٢٤.

(٤) نقض ٥ مارس ١٩٧٥ المجموعه س ٢٦ ص ٥٣٥

(٥) نقض ٢٥ فبراير ١٩٦٥ س ١٦ ص ٢٢٠ ؛ ١٧ يونيه ١٩٦٥ س ١٦ ص ٧٨٧ ، ٣٠ يونيه ١٩٦٥ س ١٦ ص ٨٨٧

استئناف الاسكندريه دائرة ١٩ ق ٨ أبريل ١٩٨٠ غير منشور

(م ٥٠٢ مرافعات) . أما فى مشارطة التحكيم فيلزم يعيين أشخاص المحكمين فيها فإن لم يتفق عليهم فيها بطلت مشارطة التحكيم تأسيساً على أن التحكيم قائم بين الخصوم بعد وقوع النزاع ومعرفة ما هيته وتحديد طبيعته والوقوف على مداه ، ومن ثم كان وجوب تحديد أشخاص المحكمين وإلا وقع باطلا »[١].

« وإذا كان الثابت أن شرط التحكيم المدرج فى سند الشحن قد نص على أن أى نزاع ينشأ عن هذا السند يعرض على ثلاثه محكمين فى مرسليا وكان المشرع قد أقر الاتفاق على اجراء التحكيم فى الخارج ولم ير فى ذلك ما يمس النظام العام ، فانه يرجع فى شان تقرير صحة شرط التحكيم وترتيب آثاره إلى قواعد القانون الفرنسى باعتباره قانون البلد الذى اتفق على اجراء التحكيم فيه طبقاً لما تقضى به المادة ٢٢ من القانون المدنى بشرط عدم مخالفة تلك القواعد للنظام العام فى مصر »

طعن رقم ١٢٥٩ السنة ٤٩ ق جلسة ١٩٨٣/٦/١٣

« وان مناط استبعاد أحكام القانون الأجنبى الواجب التطبيق - وفق المادة ٢٨ مدنى - هو أن تكون هذه الأحكام مخالفة للنظام العام فى مصر اى متعارضة مع **الأسس** الاجتماعية أو السياسية أو الاقتصادية أو الخلقية فى الدولة مما يتعلق بالمصلحة العليا للمجتمع مما لايكفى معه أن تتعارض مع نص آمر ، وكانت المادة ٣/٥٠٢ مرافعات بما اشترطته من وجوب بيان أسماء المحكمين فى مشارطة التحكيم أو اتفاق مستقل لاتتعلق بالنظام العام على النحو الذى سلف بيانه فإن مخالفة هذا النص لاتنهض مبررا لاستبعاد القانون الأجنبى الواجب التطبيق » .

ومن ذلك أيضاً ما حكمت به محكمة النقض المصرية عندما قالت أن « الإحالة الواردة فى سند الشحن إلى الشروط الواردة فى مشارطة إيجار السفينة إنما يكون فيما لم يرد بشإنه نص خاص بسند الشحن ، وإذ كان شرط التحكيم الوارد بمشارطة إيجار السفينة قد نص على أن يكون عرض النزاع على هيئة التحكيم بنيويورك وكان شرط التحكيم الذى أحاله إليه سند الشحن قد نص على أن يكون مقر التحكيم فى لندن فإن هذا الشرط هو الذى يجب إعماله دون مشارطة إيجار السفنية » .

(١) نقض مصرى ١٧ يونيه ١٩٦٥ مجموعة النقض السنة ١٦ ص ٧٧٨ .

ولكن لا يقبل أن يتمسك بشرط التحكيم شخص من الغير ، كما أنه لا يلزم به لأنه ليس طرفاً فى العقد ولم يقبله ،مالم يكن هناك سبب للاحتجاج به عليه(١) (أنظر النبد التالى).

وينصرف شرط التحكيم إلى كل ما يدخل فى موضوع تنفيذ العقد إذا ورد مطلقاً ، وإذا ورد مقيداً احترام القيد المنصوص عليه فيه ، وإنما على كل حال يجب تفسيره التفسير الذى يتفق مع قصد طرفى المشارطة ، وقد عرضت محكمة النقض المصرية لتحديد نطاق شرط التحكيم ، فقالت إنه :

«متى كان شرط التحكيم الذى أحال إليه سند الشحن عاماً شاملاً لجميع المنازعات الناشئة عن التنفيذ عقد النقل وكانت عملية تفريغ حمولة السفينة تعتبر (على ما يستفاد من نص المادتين ٩٠ و ٩١ من قانون التجارة البحرى) جزءاً متمماً لعملية النقل تكون معها كلا تسرى عليه أحكام النقل البحرى ، فإن مطالبة المرسل إليه بمقابل كسب الوقت عن إسراعه فى التفريغ وهو يمثل جزءاً من الأجر يقتطع منه نظير المنفعة التى عادت على السفينة من تفريغها فى مدة تقل عن المدة المحددة أصلا ، وكانت مشارطة إيجار السفينة قد تضمنت أيضاً نصاً صريحاً لتنظيم عملية التفريغ ومواعيدها ومقابل التأخير ومكافأة السرعة وهو من نصوص مشارطة الإيجار التى شملتها الإيحالة الواردة فى سند الشحن ، فإن المطالبة المتفرعة عن التفريغ طبقاً لهذا النص تكون من المنازعات التى ينصرف إليها شرط التحكيم»(٢).

١٩٢ - هذا والاتفاق على التحكيم لايقيد- بوصفه نصاً فى المشارطة - سوى الملتزمين بها(٣) . كما قدمنا ، أى المؤجر والشاحن ، وكذلك المرسل إليه المستفيد من سند الشحن متى تمسك بهذا السند وكان السند يحيل إلى المشارطة إحالة تؤدى إلى الاحتجاج على المرسل إليه

---

(١) فلا يجنح بالشرط الوارد فى عقد البيع . نقض ٢٠٠ يناير ص ٢١ ص ١٤٦ .

(٢) نقض مصرى ١٧ يونيه ١٩٦٥ مجموعة النقض السنة ١٦ ص ٧٧٨ .

ومن احكام القضاء المصرى (الحكم السابق) :

ان قيام القوة القاهرة لا يكون من شأنه اهدار شرط التحكيم المتفق عليه وإنما كل ما يترتب عليه هو وقف سريان الميعاد المحدد لعرض النزاع على التحكيم ان كان له ميعاد محدد .

(٣) الحكم السابق نقض مصرى ١٧ يونيه ١٩٦٥ المجموعة الـ ١٦ ص ٧٧٨ .

بشرط التحكيم ، وقد حكمت بذلك محكمة النقض المصرية فى سنة ١٩٦٥ فقالت :

«توجب المادة ٩٩ من قانون التجارة البحرى ذكر اسم المرسل إليه فى سند الشحن ، كما أوجبت المادة ١٠٠ من هذا القانون أن يكتب سند الشحن من أربع نسخ أصلية موقع عليها كل من الشاحن والقبودان وخصت المرسل إليه بإحدى هذه النسخ ، ثم جاءت المادة ١٠١ من هذا القانون مقررة أن سند الشحن المحرر بالكيفية السالف ذكرها - أى فى المادتين ٩٩ و ١٠٠ المشار إليهما - يكون معتمداً بين جميع المالكين وهم من عبر عنهم فى النص الفرنسى لهذه المادة بـ .les parties interessés au chargemsent أى الأطراف ذوى الشأن فى الشحن . ومن ثم فإن الربط بين هذه المادة الأخيرة والمادتين السابقتين عليها يفيد أن قانون التجارة البحرى يجعل من المرسل إليه طرفاً ذا شأن فى سند الشحن بإعتباره صاحب المصلحة فى عملية الشحن يتكافأ مركزه - حينما يطالب بتنفيذ عقد النقل - ومركز الشاحن ، وأنه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباط الأخير به[1]» .

فإذا كان سند الشحن قد تضمن الإحالة إلى شرط التحكيم الوارد فى مشارطة الإيجار فإن مقتضى هذه الإحالة أن يعتبر شرط التحكيم ضمن شروط سند الشحن فيلتزم به المرسل إليه لعلمه به من نسخة سند الشحن المرسلة إليه (ذات الأحكام السابقة . .) .

(وكان المرسل إليه قد طعن بأنه لا يلتزم بهذا الشرط استناداً إلى أن الشاحن عندما تعاقد مع الناقل لم يكن يمثله ولم يكن نائباً عنه لأن النيابة لا تكون إلا باتفاق أو نص أو حكم ، وأنه أى المرسل إليه يعتبر من الغير أمام مشارطة الإيجار وسند الشحن ، وليس للعقد أثر على غير عاقديه صبقاً للمادة ١٤٥ مدنى) .

وحكمت أنه «متى اعتبر المرسل إليه طرفاً ذا شأن فى سند الشحن فإنه يكون بهذه الصفة قد ارتبط به وبما جاء فيه من شرط التحكيم ويكون بذلك فى حكم الأصيل فيه ، ومن ثم فلم تكن الشركة الشاحنة نائبة عن

---

(١) نقض ٧ فبراير ١٩٦٧ س ١٨ ص ٢٠٠ .

المرسل إليه فى سند الشحن حتى يتطلب الأمر وكالة خاصة أو حتى يقال أن هذه الشركة قد تصرفت فى شأن من شئون المرسل إليه وهى لا تملك حق التصرف فيه»(١).

وأخيراً قضى أن المنازعة فى شرط التحكيم نزاع موضوعى لا يجوز ابداؤه لأول مرة أمام محكمة النقض(٢) وأنه لا يتعلق بالنظام العام ومن ثم يجوز النزول عنه صراحة أو ضمناً وليس للمحكمة أن تقضى بأعمال الشرط من تلقاء نفسها وإنما يتعين التمسك به قبل الكلام فى الموضوع.

تقول المذكرة الايضاحية للقانون:

١٩٣ - يتناول هذا الباب أهم موضوعات قانون التجارة البحرية، وحوله تدور الموضوعات الأخرى.

ويستغل المالك السفينة بوجوه عديدة. فقد يؤجرها مجهزة أو غير مجهزة وقد يتولى تشغيلها لحسابه فى عمليات النقل أو القطر أو الارشاد وإذا كان صحيحا أن الاستغلال المباشر هو أكثر ما يقع فى العمل، فإن تأجير السفن ليس بالأمر النادر، إذ كثيرا ما تحتاج المنشآت التجارية الكبرى إلى استئجار سفينة بأكملها أو إلى استئجار جزء منها لنقل ما تستورده من مواد أولية أو تصدير ما تصنعه من منتجات، بل كثيرا ما تضطر شركات النقل البحرى نفسها إلى استئجار سفن شركات أخرى لمواجهة ضغط طلبات النقل فى مواسم معينة.

وحرصا على وضوح الغرض خصص المشرع لكل وجه من وجوه الاستغلال فصلا قائما بذاته ولو اقتضى الأمر بعض التكرار.

ففى الفصل الأول تكلم المشروع فى ايجار السفينة مجهزة وغير مجهزة، وجمع النوعين فى أحكام عامة قبل أن يفرق بينهما فى فرعين منفصلين.

---

(١) ٧ فبراير ١٩٦٧ س ١٨ ص ٢٠٠.

(٢) ١٥ فبراير ١٩٧٢ س ٢٣ ص ١٧٨، ٢٤ مايو ١٩٦٦ س ١٧ ص ١٢٢٣.

وافتتحت المادة ١٥٢ الأحكام العامة بتعريف عقد ايجار السفينة معتمدة فى ذلك مضمون العقد ، أى ما يحمله من التزامات أساسية على طرفيه ، التزام على المؤجر بوضع سفينة معينة تحت تصرف المستأجر طوال مدة العقد ، والتزام على المستأجر بدفع الأجرة .

واشترطت المادة ١٥٣ افراغ عقد الايجار فى محرر ، ولكنها لم تجعل الكتابة شرط صحة وانما مجرد شرط اثبات ، واستثنت ايجار السفن الصغيرة التى لا تزيد حمولتها الاجمالية على عشرين طنا تاركا اثبات الاجارة فى شأنها القواعد العامة .

وحماية لحقوق الأشخاص الذين يتعاقدون مع المستأجر ، كالشاحنين والمسافرين ، لم ترتب المادة ١٥٤ على بيع السفينة المؤجرة انهاء عقد الايجار . غير أن هذه الحماية مقيدة بعدم الأضرار بالمشترى فلا يحتج عليه بعقد ايجار السفينة إذا زادت مدته على سنة إلا إذا كان مقيدا فى سجل السفينة ، واستثنى من ذلك السفن الصغيرة التى لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا .

ومنحت المادتان ١٥٦ و ١٥٧ المستأجر حقين هامين ما لم ينص العقد على ما يخالفها :

الأول : حق استغلال السفينة فى نقل الأشخاص ونقل البضائع ولو لم تكن مملوكة له .

والثانى : حق التأجير من الباطن ، ونظمت الفقرتان الثانية والثالثة من المادة ١٥٧ أثار هذا التأجير ، فابقت على العلاقة المباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن ، ولكنها أجازت للمؤجر - استثناء وضمانا لحقوقه - الرجوع على هذا المستأجر فى حدود ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلى ، ويستمد الحق فى هذا الرجوع من النص ذاته .

وضمانا لدين الأجرة قررت المادتان ١٥٨ و ١٥٩ للمؤجر حق حبس البضائع الموجودة فى السفينة وحق امتياز عليها . ومن الواضح أن الحبس أو الامتياز لا ينصب الا على البضائع المملوكة للمستأجر . أما البضائع

المملوكة للغير - كالشاحن - فهى ضامنة لأجرة النقل المستحقة للمستأجر (الناقل) ولا يفيد المؤجر من هذا الضمان إلا إذا استعمل حق مدينة واسم هذا المدين فى الرجوع إلى صاحب الشأن فى البضاعة .

وحرصا على انتظام الملاحة البحرية ، أوجبت المادة ١٥٨ اطلاق سراح البضاعة المحبوسة إذا قدم المدين كفالة تكفى لتغطية الدين . كما أوجبت اخراجها وايداعها لكى لا تتأخر الرحلة أو تبحر السفينة وهى تحمل بضائع محجوزا عليها .

واختتمت المادة ١٦٠ الأحكام العامة بحكم خرجت فيه على القواعد العامة ، وهو اسقاط فكرة التجديد الضمنى عند انتهاء عقد ايجار السفينة . وتبرير هذا الحل أن مالك السفينة غالبا ما يؤجرها قبل انتهاء العقود الجارية عليها بحيث تتعاقب الايجارات بغير انقطاع ولا بتعطل الاستغلال .

الباب الثانى

تأجير السفينة غير مجهزة (عارية)

الفصل الأول
تعريفه وطبيعته

١٩٤ ـ النصوص:

مادة ١٦١ ـ إيجار السفينة غير مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة دون تجهيزها بمؤن أو بحارة أو بعد تجهيزها تجهيزا غير كامل.

مادة ١٦٢ ـ (١) يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما، وفى حالة صالحة للملاحة وللاستعمال المتفق عليه.

(٢) ويلتزم المؤجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو بإستبدال القطع التالفة إذا كان التلف ناشئا عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتى فى السفينة أو عن الاستعمال العادى لها فى الغرض المتفق عليه، وإذا ترتب على التلف فى هذه الحالات تعطيل استعمال السفينة لمدة تجاوز أربعا وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة التى تبقى السفينة فيها معطلة.

مادة ١٦٣ ـ (١) يلتزم المستأجر بالمحافظة على السفينة واستعمالها فى الغرض المتفق عليه وفقا لخصائصها الفنية الثابتة فى ترخيص الملاحة.

(٢) وفى غير الحالات المنصوص عليها فى الفقرة (٢) عن المادة السابقة يلتزم المستأجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال ما يتلف من آلاتها وأجهزتها.

مادة ١٦٤ - يعين المستأجر البحارة ويبرم معهم عقود العمل ويلتزم بأداء أجورهم وغيرها من الالتزامات التى تقع على عاتق رب العمل، ويتحمل المستأجر مصروفات استغلال السفينة ونفقات التأمين عليها.

مادة ١٦٥ - (١) يلتزم المستأجر برد السفينة عند إنتهاء عقد الإيجار بالحالة التى كانت عليها وقت أن تسلمها مع مراعاة الاستهلاك الناشىء عن الاستعمال العادى، ويكون الرد فى ميناء تسليم السفينة إليه إلا إذا اتفق على غير ذلك.

(٢) ويلتزم المستأجر برد ما كان على السفينة من مؤن بالحالة التى كانت عليها وقت تسليم السفينة إليه، وإذا كانت هذه الأشياء مما يهلك بالاستعمال التزم برد ما يماثلها.

(٣) وإذا تأخر المستأجر فى رد السفينة لسبب يرجع إليه التزم بدفع ما يعادل الأجرة عن الخمسة عشر يوما الأولى ويدفع ما يعادل مثلى الأجرة عن أيام التأخير التى تزيد على ذلك، ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يجاوز هذا المقدار.

مادة ١٦٦ - يضمن المستأجر رجوع الغير على المؤجر لسبب يرجع إلى استغلال المستأجر للسفينة.

مادة ١٦٧ - تنقضى الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة غير المجهزة بمضى سنتين من تاريخ ردها إلى المؤجر أو من تاريخ شطبها من سجل السفن فى حالة هلاكها.

١٩٥ - فلا شبهة إذن فى أن العقد إيجار، وهو يخضع لقواعد الإيجار الواردة فى القانون المدنى وللقواعد التى أوردها القانون البحرى، ونضيف كذلك قواعد القانون التجارى بوصف العقد عملاً تجارياً بالنسبة لطرفيه. ولكن ترتيب هذه القواعد - إذا قام بينها تعارض - يكون بإعطاء الأولوية لأحكام القانون البحرى ثم للقانون

التجارى بوصف هذه وتلك نصوصاً خاصة بالنظر إلى أحكام عقد الإيجار المدنية التى تلى هذه النصوص الخاصة فى الترتيب[١].

---

(١) أما فى فرنسا حيث لم يعرض للمسألة نص تشريعى فقد ثار الخلاف : فذهب رأى ـ قبل سنة ١٩٦٦ ـ إلى اعتباره مجرد إيجار يخضع لأحكام القانون المدنى فى إيجار المنقولات . وحجة هذا الرأى أن العقد ينقل للمستأجر مجرد الانتفاع بالسفينة وحدها دون ان يلزم المالك بتقديم خدمة من أى نوع .

ليون كان ورينو ٥ ـ ٦٢١ ـ ريبير فى كتابه دلوز رقم ٢٧٩ ، بونتافيس رقم ٢٦ ، ونقض فرنسى ٢٧ مايو ١٩٣٠ دور ٢٣ ص ٣٢٠ (وتعليق) حيث طبقت على هذا العقد أحكام المادة ١٧٣٠ من القانون المدنى .

لكن رأياً آخر يفرق بين تأجير السفينة لاستغلالها فى الملاحة وتأجيرها لاستغلالها فى غرض آخر مثلا كاستخدامها فندقاً عائماً أو مدرسة للملاحة . ويعتبر العقد فى الحالة الثانية مجرد إيجار يخضع للقانون المدنى ويسميه عندئذ location coque إذ لا يثير تنفيذه أى مشكلة خاصة خارجة عن نطاق هذا القانون ، أما العقد فى صورته الأولى فهو عقد بحرى لأن محله ولو انه مال منقول ، أى السفينة ، فإنه منقول له طبيعة خاصة تخضعه لأحكام غريبة عن تلك التى تحكم المنقولات عموماً ، فضلا على أن الغرض من العقد هو استغلال السفينة فى الملاحة وهو انتفاع له أحكام خاصة نظمها القانون البحرى ولم يواجهها القانون المدنى . من ذلك مثلا أن السفينة ـ على الأقل فى فرنسا وانجلترا ومصر ـ تباشر الملاحة باسم مالكها ولو كانت مؤجرة لشخص آخر ، ولا يعرف الغير عقد الأيجار لعدم وجود نظام لشهره ، ويظل الربان ـ لذلك ـ ممثلاً قانونياً للمالك ، وتتعرض السفينة لأثقالها بإمتيازات الحقوق الناشئة عن استغلالها لصالح الغير طبقاً لأحكام القانون البحرى ، وكذلك يكون المستأجر فى حكم المجهز المستغل ـ armateur-affreteur ـ ويسأل أمام المالك عن نتائج العقد المبرم بينهما ، ولكن المالك يظل معرضاً للمسئولية أمام الغير وهذا وضع نظمه القانون البحرى دون القانون المدنى ، ولا يمكن ـ لذلك ـ التسوية بينه وبين الوضع الناشىء عن مجرد الإيجار المدنى .

وقد حسم القانون الصادر سنة ١٩٦٦ المسألة بتنظيمه الإيجار الوارد على سفينة غير مجهزة .

شوفو رقم ٦٦٣ ، بيدليفر رقم ٣١ . ريبير ٢ ـ ١٣٧٩ يعتبره مشارطة زمنية اى عقداً بحرياً مصحوباً بشروط خاصة بكيفية استخدام السفينة . وقارن الجزء الأول منه رقم ٧٧٧ .

الفصل الثانى

« آثار العقـد »

ويرتب عقد إيجار السفينة عارية على المؤجر التزاماً أساسياً بتسليم السفينة للمستأجر ، وعلى المستأجر الالتزام بتسلمها ، واستعمالها فى الحدود المتفق عليها ، وبردها عند إنتهاء حقه فى الاستعمال ، ودفع الأجرة .

التزامات المؤجر :

تسليم السفينة :

١٩٦ ـ وتقول المادة ١٦٢ (١) يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما ، وفى حالة صالحة للملاحة وللاستعمال المتفق عليه .

يقصد بذلك أن يضع المؤجر السفينة تحت تصرف المستأجر بالمعنى وبالكيفية المتفق عليها فى العقد . وينصب التسليم على السفينة المعينة فى العقد ، صالحة للملاحة وقادرة على أداء الخدمة المطلوبة ، وفى الموعد المضروب .

ويختص تسليم السفينة للمستأجر فى هذا العقد ، بإن يحرر محضر بحالتها عند التسليم وقائمة جرد بكل ما عليها من مواد ومؤن ، لأن المستأجر يكون له أن يستخدم هذه المواد والمؤن على أن يرد مثلها ويسوى بذلك ما نقص منها لأن أعباء الاستغلال عليه هو لا على المؤجر (م ٢/١٦٥) .

كما ينص غالبا على أن السفينة تدخل حوضاً جافاً للكشف على بدنها للتحقق من حالته قبل الاستلام . والسبب فى تحرير هذه المحاضر وإجراء هذا الكشف أن السيطرة الكاملة على السفينة تكون خلال العقد للمستأجر وليس للمؤجر عليه رقابة كافية ، ولهذا كان لابد من هذه الإجراءات للتأكد

من سلامة الشيء المؤجر وهو فى يد المستأجر وانه لم يصبه ضرر يجاوز ما يسببه الاستعمال العادى .

والأصل أن تكون نفقات المعاينة عند التسليم على المستأجر ، ونفقات إجراءات رد السفينة على المؤجر .

وقد ينص فى المشارطة ، وهذا غالب ، على أن من حق المؤجر أن يعين من طرفه ضابطاً يظل على السفينة يكون عيناً له فى مراقبة تنفيذ نصوص المشارطة ، وعلى أن يدفع المستأجر أجرته .

صلاحية السفينة للملاحة :

١٩٧ - وعلى المؤجر أن يضع السفينة المعينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما ، وفى حالة صالحة للملاحة وللاستعمال المتفق عليه . ولكنه- كما هو الحال فى الاجارة الزمنية أى بالمدة (م ١٧٣) والاجارة بالرحلة (م ١٨٠) يلزم بابقاء السفينة صالحة طوال مدة العقد ، وإن كانت المادة ٢/١٦٢ قد أوردت تفصيلات فيما يتعلق بالتزام المؤجر فى هذا الشأن .

فتقول المادة٢/١٦٢ كما يلتزم المؤجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو استبدال القطع التالفة إذا كان التلف ناشئا عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتى فى السفينة أو عن الاستعمال العادى لها فى الغرض المتفق عليه . وإذا ترتب على التلف فى هذه الحالات تعطيل استعمال السفينة لمدة تجاوز أربعا وعرشين ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة التى تبقى السفينة فيها معطلة .

استعمال السفينة :

١٩٨ - تضيق هنا سلطات المؤجر فى استعمال السفينة ولهذا تتسع سلطات المستأجر بشكل واضح . فللمستأجر أن يحافظ على السفينة و استعمالها فيما خصصت له وطبقاً لأحكام المشارطة ، والمفهوم حتماً أن يكون استعمالها فى عمليات نقل مشروعة وفى الحدود الجغرافية المتفق عليها .

وقد يحتاج المستأجر إلى إجراء تعديل فى حجرات السفينة أو تقسيمات عنابرها والأصل أن ليس له الحق فى ذلك دون إذن المؤجر، ويغلب أن يتفق على العقد على حق المستأجر فى ذلك وعلى حدود هذا الحق ويكون ذلك على نفقته وبشرط إعادة السفينة عند إنتهاء العقد إلى أصل حالتها عند استلامها[١].

وأشارت إلى هذه المعانى كلها المادة ١٦٣/١، ولكنها وضعت حداً لحرية المستأجر بحيث لا يؤدى إلى تعريض المؤجر للمؤاخذة من جانب الجهات الادارية، فقيدتها بأن لايخرج استعمال السفينة عن الغرض المعين لها طبقاً لخصائصها الثابتة فى ترخيص الملاحة، فقالت : «يلتزم المستأجر باستعمال السفينة فى الغرض المتفق عليه وفقاً لخصائصها الفنية الثابتة فى ترخيص الملاحة». وهكذا يكون المستأجر - فى استعماله السفينة مقيداً على الأقل بقيدين: الأول الغرض الوارد فى العقد والثانى مراعاة الخصائص الفنية الواردة فى ترخيص الملاحة. وقد يرد عليه قيد ثالث مما جرى عليه العرف.

مادة ١٦٣ - (١)! يلتزم المستأجر بالمحافظة على السفينة واستعمالها فى الغرض المتفق عليه وفقا لخصائصها الفنية الثابتة فى ترخيص الملاحة.

(٢) وفى غير الحالات المنصوص عليها فى الفقرة الثانية من المادة ١٦٢ يلتزم المستأجر باصطلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال ما يتلف من آلاتها وأجهزتها.

وإذا كان الإيجار لشركة ذات خط منتظم فكثيراً ما يحتفظ المستأجر بحق رفع علم شركته عليها ودهانها بلونها.

أما رفع العلم الوطنى فلا يخضع لإدارة الطرفين بل لسلطات دولة السفينة، وقد يكون للمستأجر أن يستأذن دولته فى رفع علمها على السفينة المستأجرة وإنما يلاحظ أن للمجهز الاعتراض على ذلك.

---

(١) بيدليفر رقم ٣٤. بيس ص ١١.

ويلاحظ أن التأمين على السفينة عقد مستقل عن إيجارها ، ويسرى ضمانه أياً كان المستغل وأياً كان من أبرمه منهما . ويشترط المجهز الحريص أن يقوم هو بإبرامه ليضمن عدم وجود مسموحات كبيرة ، وأنه مبرم بقيمة السفينة وأن حقه لا يتعرض للسقوط بسبب عدم دفع القسط فى موعده . وعادة يؤمن المالك من مسئوليته بوصفه مالكاً أو حارساً للشىء ويؤمن المستأجر من مسئوليته بوصفه ناقلاً .

وأخيراً يتحمل المستأجر كافة الالتزامات التى تقع على المجهز أمام السلطات والجهات الإدارية ، كالجمرك والشرطة والإدارة الصحية .

إعادة تأجير السفينة :

١٩٩ - كان المفروض أن يدخل فى إستعمال السفينة إستغلالها فى نقل بضاعة المستأجر أو قيامه بنقل بضائع للغير بنظام سندات الشحن ، ولكن لا يجوز للمستأجر أن يعيد تأجير السفينة عارية أو بمشارطة زمنية أو مشارطة بالرحلة ، ولا أن يتنازل لغيره عن حق من حقوقه الناشئة من عقد الإيجار ، لأن إستئجار السفينة عارية يسلط عليها المستأجر الجديد وقد يكون للمؤجر مصلحة فى عدم تمكين شخص آخر من السيطرة على السفينة ، ومع ذلك قررت المادة ١٥٧ فى الفصل الأول من الباب الثالث ، تحت عنوان الأحكام العامة :

(١) للمستأجر تأجير السفينة من الباطن إلا إذا نص فى عقد الإيجار على غير ذلك .

(٢) ويظل المستأجر الأصلى فى حالة الإيجار من الباطن مسئولا قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة من عقد الإيجار .

(٣) ولا تنشأ عن الإيجار من الباطن علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن ، ومع ذلك يجوز للمؤجر الرجوع على هذا المستأجر بما لا يجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلى وذلك دون الاخلال بقواعد المسئولية التقصيرية .

وتقرر المادة ١٥٦ للمستأجر أن يستغل السفينة فى نقل الأشخاص وفى نقل البضائع ولو كانت مملوكة للغير إلا إذا نص فى عقد الإيجار على غير ذلك .

تعيين الربان والطاقم :

٢٠٠ - ولما كان السفينة تؤجر - فى هذه الصورة - غير مجهزة فالمستأجر هو الذى عليه تزويدها بالبحارة اللازمين لها ، وهو المسئول عن ذلك . ويغلب أن تنظم المشارطات مباشرة هذا الحق فتنص علي أن المستأجر له حق تعيين الربان ورئيس الميكانيكين بشرط موافقة المؤجر ، وبأن للمؤجر حق طلب تغيير أى هذين الشخصين عند الاقتضاء ما دام لهذا الطلب ما يبرره - وعلى المستأجر دفع مرتبات الطاقم ونفقات طعامهم وغير ذلك من النفقات لأنها تدخل فى نفقات استغلال السفينة التى يتحملها بمقتضى العقد[١] ولكن أمام أفراد الطاقم لا يكون مسئولا عن حقوقهم إلا الشخص الذى تعاقد معهم ولو كان بمقتضى المشارطة ليس هو الذى يتحمل فى نهاية الأمر هذه الأعباء .

ولما كان من جوهر العقد أن لايرد على السفينة مجهزة فإن بحارتها لا يكونو بأى حال تابعين للمؤجر ، فذا كان متفقا على هذه التبعية فقد العقد وصفه كإيجار للسفينة غير مجهزة - ولكن من الجائز أن تسلم السفينة للمستأجر بما عليها من بحارة وهنا لا تتغير طبيعة العقد بشرط أن ينتقل هؤلاء من تبعية المؤجر إلى تبعية المستأجر وأن يكون متفقا على ذلك بين الطرفين[٢] .

(مادة ١٦٤ - يعين المستأجر البحارة ويبرم معهم عقود العمل ويلتزم بأداء أجورهم وغيرها من الالتزامات التى تقع على عاتق رب العمل . ويتحمل المستأجر مصروفات استغلال السفينة ونفقات التأمين عليها) .

أعباء استخدام السفينة :

٢٠١ - تقول المادة ١٦٣ من القانون المصرى « يلتزم المؤجر .. بإصلاح الأضرار التى تحدثها القوة القاهرة والأضرار التى يقتضيها الاستهلاك الناشىء عن الاستعمال العادى للسفينة فى الغرض المتفق عليه » ، وقد رأينا أن هذا الالتزام على المؤجر امتداد للالتزام المنصوص عليه فى المادة ١٦٢ بتسليم المستأجر السفينة فى حالة صالحة للملاحة ..

---

(١) نقض فرنسى مدنى ١٦ نوفمبر ١٩٢٨ ملحق دور ٨ ص ٨ .

(٢) لوكلير رقم ٧٥ .

ـ أعباء الإستغلال :

ويتحمل المؤجر بالنص عبء الاستعمال العادى للملاحة باعتبار أنه يدخل فى تقدير الأجرة ، وإنما لا مانع من الانفاق على رفعه عنه .

والنص خاص بالأضرار الناشئة عن الاستعمال العادى ، فلا ينصرف إلى الأعباء المالية للاستغلال وغيرها مما هو لازم للملاحة فهذه يتحملها المستأجر .

وإذ أصبح المستأجر حراً وذا سلطة فى إستعمال السفينة فله عليها السيطرة التامة كما لو كانت مملوكة له ، ويتحمل كافة مصاريف وأعباء استعمالها واستغلالها وعليه أن يحافظ عليها فى الحالة التى تسلمها بها ، ويحرص على إجراء الكشف الفنى عليها وإصلاحها كلما دعا الحال إلى ذلك ، وإنما على المالك مصاريف الكشف عليها بمعرفة شركة الإشراف لتقدير درجتها أو التأكد من بقائها على درجتها السابقة[1] ما لم يتفق على غير ذلك .

وعلى المستأجر أن يجرى للسفينة العمرة السنوية ، وتجديد طلائها بحسب أصول العادة المتبعة .

ويغلب النص فى الاتفاق على أن المستأجر يستبقى الوقود الموجود عليها عند استلامه إياها على أن يدفع ثمنه للمجهز ، وعلى أن المؤجر يستبقى الوقود الموجود بها عند ردها بإنتهاء العقد ، على أن يقدر الثمن فى الحالتين تبعا لسعر السوق فى ميناء الاستلام والرد .

٢٠٢ ـ ولما كانت السيطرة الكاملة على السفينة تترك للمستأجر أن ينفرد بحرية استعمالها ـ على النحو المتقدم ـ فإنه يتحمل نتائج المخاطر البحرية كالتصادم والمخاطر الحربية التى تتهددها فى ملاحيتها ، ولهذا يغلب النص على أنه يلتزم بالتأمين على السفينة ضد هذه المخاطر (م ١٦٤) ، وقد يقوم المجهز بإبرام هذا التأمين وأن كان المستأجر ـ بمقتضى العقد ـ هو الذى يتحمل القسط الواجب ، على ما سبق ذكره .

ويكون المستأجر مسئولا أمامم الغير عن نتائج أفعال الربان والبحارة بوصفهم تابعين له ، كما أن الربان يمثله فيسأل هو عن

(١) بيس ص ٨٧ .

التصرفات التى تصدر عنه متعلقة بالسفينة والرحلة، وذلك أياً كانت طريقة تعيين هؤلاء البحارة. ولهذا «يضمن المستأجر للمؤجر رجوع الغير عليه لسبب يرجع إلى إستغلال المستأجر للسفينة» (لو رفعت الدعوى على المؤجر بسبب هذا الإستغلال م ١٦٦ مصرى).

كما يعتبر المستأجر هو الحارس المسئول عن السفينة طبقاً لقواعد المسئولية على أساس الحراسة[١].

النص على أن المستأجر يضمن رجوع الغير على المؤجر لسبب يرجع إلى استغلال المستأجر للسفينة (م ١٦٦) يفهم منه أن المشرع يستبعد الأضرار الناشئة عن عيب السفينة، وهذه على المؤجر أن يتحملها فى نهاية المطاف، كما يستثنى من هذ الضمان حالة ما يهمل المستأجر إخطار المؤجر بعيب ظهر السفينة وسبب ضرراً للغير.

رد السفينة إلى المؤجر:

٢٠٣ - وبإنتهاء مدة العقد يلتزم المستأجر برد السفينة إلى المستأجر، فى المكان وبالكيفية المتفق عليها، فإن لم يتفق كان الرد فى ميناء تسليم السفينة وبحالتها كما تلقاها عند بدء الانتفاع، مع مراعاة الاستهلاك الناشىء عن الاستعمال العادى (م ١٦٥ القانون المصرى).

فإن كان بالسفينة تلف كان المستأجر مسئولا عن تعويضه، ما لم يثبت نسبته إلى سبب أجنبى عنه، فعندئذ يتحمل المؤجر تبعه هذا التلف ومن باب أولى يتحمل تبعة هلاك السفينة بقوة قاهرة.

وحكم فى ذلك[٢] أنه فى إيجار السفينة عارية متى نص على أن المستأجر ملزم برد السفينة عند إنتهاء مدة العقد إلى المالك بحالتها التى تلقاها به مع مراعاة الاستهلاك الناشىء عن الاستعمال العادى فإن هذا النص لا خروج فيه على القواعد العامة ويعتبر تطبيقاً لنصوص القانون

---

(١) السين التجارية ٢٩ ابريل ١٩٥٧ بحرى ١٩٥٨ ص ٥٩٩.

(٢) نقض فرنسى عرائض ٢٧ مايو ١٩٣٠ ملحق دور ٨ ص ٢٩٣، نقض مدنى ٢١ يونيه ١٩٣٢ ملحق ١٠ ص ٣٤٠، فارونى موسوعة دلوز تحت كلمة Aretement رقم ٣٩، ريبير ٢ - ١٣٨١ ص ٢٩٧.

المدنى . ولذا فلا يبرأ المستأجر من مسئولية ما أصاب السفينة إلا بإقامة الدليل على نسبته إلى قوة قاهرة أو خطأ من الغير[١].

ضمان المستأجر رجوع الغير على المؤجر تقول المادة ١٦٦ أن يضمن المستأجر رجوع الغير على المؤجر لسبب يرجع إلى استغلال المستأجر للسفينة.

ومعنى ذلك أنه إذا رجع الغير الذى أصابه ضرر يقبل السفينة أو بفعل التابعين لها على المؤجر وحكم عليه بالتعويض فإن له أن يرجع على المستأجر بما دفعه أو يدخله فى الدعوى المرفوعة عليه منهم ، لأن إدارة السفينة هى للمستأجر كما قدمنا (م ١٦٤).

٢٠٤ - والأصل أن ينتهى حق المستأجر فى الانتفاع بالسفينة ويكون للمؤجر حق إستردادها فى الموعد المبين بالعقد (م ١٦٥)، وكثيراً ما ينص فيه على حق المستأجر فى إبقاء السفينة تحت يده لإتمام رحلة تقوم بها وقت حلول الموعد المنصوص عليه لردها إلى المؤجر ، بشرط أن لا تزيد مدة الاستبقاء الجديدة على شهرين من تاريخ إنتهاء العقد ، وقد ينص على أن للمستأجر حق إختيار مد العقد لمدة أخرى بشرط أن يخطر المؤجر برغبته قبل إنتهاء المدة الأولى[٢]، فإن لم يتفق على شيء من ذلك فإن القانون يقضى أنه « وإذا تأخر المستأجر فى رد السفينة لسبب يرجع إليه إلتزام بدفع ما يعادل الأجرة عن الخمسة عشر يوماً الأولى وبدفع ما يعادل مثلى الأجرة عن أيام التأخير التى تزيد على ذلك ، ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يجاوز هذا المقدار » (م ١٦٥/٣).

ومنعا لكل مناقشة حول افتراض تجديد العقد لمدة جديدة بسبب استمرار بقاء السفينة فى يد المستأجر بعد إنقضاء المدة الأصلية تقضى المادة ١٦٠ المستأجر من مسئولية ما أصاب السفينة إلا بإقامة الدليل على نسبته إلى قوة قاهرة أو خطأ من الغير[١].

---

(١) السين التجارية ٢٩ أبريل ١٩٥٧ بحرى ١٩٥٨ ص ٥٩٩ .

ويرى بعض الشراح أن « المستأجر - إذ تنتقل إليه السيطرة الكاملة على السفينة وهو الذى يختار

٢٠٥ - والأصل - كما قدمنا - أن ينتهى حق المستأجر فى الانتفاع بالسفينة ويكون للمؤجر حق إستردادها فى الموعد المبين بالعقد ، وكثيراً ما ينص فيه على حق المستأجر فى إبقاء السفينة تحت يده لإتمام رحلة تقوم بها وقت حلول الموعد المنصوص عليه لردها إلى المؤجر ، بشرط أن لا تزيد مدة الأستبقاء الجديدة على شهرين من تاريخ إنتهاء العقد ، وقد ينص على أن للمستأجر حق إختيار مد العقد لمدة أخرى بشرط أن يخطر المؤجر برغبته قبل إنتهاء المدة الأولى(١) .

ومنعا لكل مناقشة حول إفتراض تجديد العقد لمدة جديدة بسبب استمرار بقاء السفينة فى يد المستأجر بعد إنقضاء المدة الأصلية تقضى المادة ١٥٣ أنه « **لا يفترض تجديد** عقد إيجار السفينة بعد إنتهاء المدة المحددة له » ، وذلك طبعا ما لم يكن هناك اتفاق مخالف ، أو ما لم توجد ظروف تقطع بانصراف نية الطرفين إلى هذا التجديد ، ففى هاتين الحالتين يمكن القول بوجود نية الطرفين إلى تجديد العقد .

أفراد الطاقم ويعينهم - يتحمل تبعة المخاطر البحرية والمخاطر الحربية (بيدليفر رقم ٣٢) ولهذا فإن هذه المشارطات تنص على أن المستأجر يكون عليه أن يغطى نفسه من هذه المخاطر بالتأمين منها - وهذا الرأى قد يوحى أنه إذا هلكت السفينة بمثل هذه المخاطر فإن على المستأجر أن يعوض المؤجر بقيمتها . ولكن عبارة الكاتب اللاحقة على الفقرة المذكورة تورد تطبيقاً لرأيه يخالف هذا الاستنتاج إذ يقول « وترتيباً على ذلك إذا هلكت السفينة فليس للمستأجر أن يرجع على المؤجر بسبب فسخ العقد لهذا السبب » .

(١) لافرنى ص ٢٢ .

الفصل الثالث

تقادم الحقوق الناشئة من العقد

٢٠٦ ـ تقضى المادة ١٦٧ أن «تنقضى الحقوق الناشئة عن عقد إيجار السفينة غير مجهزة بمضى سنتين من تاريخ ردها إلى المؤجر أو من تاريخ شطبها من سجل السفن فى حالة هلاكها».

وينطبق النص فى تحديد نقطة بداية سريان مدة السنة على حالتين :

الحالة الأولى : حالة رد السفينة إلى المؤجر ، والمقصود ردها عند نهاية العقد باعتبار أن هذا الفعل يطابق نهاية حق المستأجر فى الانتفاع بالسفينة وأن عنده يسوى الحساب بين المؤجر والمستأجر وتستحق لكل منهما حقوقه لدى الآخر .

والحالة الثانية : هى حالة مالا ترد السفينة إلى المؤجر إطلاقا بسبب هلاكها ، ولما كان هذا الهلاك قد لا يتأكد وذلك مثلا إذا انقطعت أخبارها فقد وقف المشرع عند مظهر شكلى لهذا الهلاك هو شطب السفينة من سجل السفن وجعله نقطة بداية سريان التقادم .

والظاهر أن هذا التقادم السنوى مبنى على رغبة المشرع فى أن تصفى بسرعة العلاقات الناشئة عن تنفيذ العقد حتى لاتتعقد عمليات طرفيه ، ولذا فهو لا يقوم على قرينة الوفاء ، شأنه فى ذلك شأن صور التقادم الأخرى المقررة فى عقود النقل البحرى عموماً ، ولذا فهو لا يمكن هدمه بتوجيه اليمين إلى المدين .

٢٠٧ - تقول المذكرة الايضاحية :

ثم انتقل المشروع إلى نوعى الايجار ، فتناول كلا منهما على حدة وبدأ بإيجار السفينة « غير مجهزة » قاصدا بهذا الاصطلاح أحد وضعين : إما تأجير السفينة عارية بلا بحارة ولا مؤن ولا لوازم إلا الحد الأدنى من الأدوات والأجهزة اللازمة لتسييرها فى البحر بصورة مأمونة ، وإما تأجيرها بتجهيز ناقص . وفى كلا الوضعين يلتزم المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر بالحالة المتفق عليها (المادة ١٦١) .

وأوضحت المادة ١٦٢ كيفية تنفيذ هذا الالتزام الأساسى ، فأوجبت على المؤجر أن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المعينين صالحة للملاحة بوجه عام وللاستعمال المتفق عليه بوجه خاص ، وإبقاء المؤجر ضامنا لهذه الصلاحية طوال مدة العقد . ولهذا ألزمته بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف إذا نشأ ذلك عن القوة القاهرة أو عن عيب ذاتى أو عن الاستهلاك العادى . وينبئ على ذلك أنه لاضمان على المؤجر إذا نشأ التلف عن فعل المستأجر أو عن إستعماله السفينة استعمالا غير عادى أو فى غير الغرض المتفق عليه بل أن المستأجر يلتزم فى هذه الفروض بإصلاح التلف .

وإذا استطاع المؤجر إصلاح التلف فى أربع وعشرين ساعة فعادت صالحة للملاحة ، مر الحادث بغير عواقب . إما إذا ظلت السفينة معطلة لأكثر من ذلك فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة .

البــاب الثـالث

أحكام مشتركة

بين الإيجـار بالمدة والايجـار بالرحلة

عموميـات :

٢٠٨ - وضع القانون تعريفاً وقواعد موحدة لتأجير السفينة مجهزة، أى جاهزة للسير فى البحر وتنفيذ الرحلات كما يقضى عقد تأجيرها، فبدأ فى المادة ١٦٨ بقول «إيجار السفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو برحلات معينة».

ثم عرض القانون لأحكام المسئولية، سواء مسئولية المؤجر ومسئولية المستأجر، فقضى أن يسأل المؤجر عن الضرر الذى يصيب البضائع التى يضعها المستأجر فى السفينة إلا إذا أثبت هو (١) أنه قام بتنفيذ إلتزاماته كاملة (٢) وأن الضرر لم ينشأ عن تقصيره (٣) أو تقصير تابعيه فى تنفيذها.

ثم أورد أحكاما مشتركة بين الصوريتن، تدور حول أربع مسائل سنعرضها، ثم ندرس الإيجار بالمدة، ويليه الإيجار بالرحلة.

وفى المذكرة الايضاحية :

٢٠٩ - اما إيجار السفينة مجهزة فيقع بصورتين : التأجير لرحلة أو لرحلات معينة، والتأجير لمدة معيفة وجمع المشروع الصورتين فى أحكام مشتركة قبل أن يتناول كلا منهما على حدة.

٢١٠ - وتدور الأحكام المشتركة حول أربع مسائل :

الأولى : التزام المؤجر بوضع السفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر ، الأمر الذى يقتضى أن تكون صالحة للملاحة وللغرض المتفق عليه ، وأن تكون كاملة التجهيز (المادة ١٦٨) .

الثانية : مسئولية المؤجر عن تعويض الضرر الذى يصيب البضائع التى يضعها المستأجر فى السفينة . وللمؤجر دفع هذه المسئولية بإثبات أنه قام بتنفيذ التزاماته كاملة ، أو أن الضرر لم ينشأ عن تقصيره أو تقصير تابعيه ، الأمر الذى يقتضى أن يثبت السبب الأجنبى ، كالقوة القاهرة أو فعل الغير أو العيب الذاتى فى البضاعة أو فعل المستأجر أو فعل تابعيه (المادة ١٦٩) . ويلاحظ أن المشروع لم يفتح الطريق أمام المؤجر للتنصل من المسئولية بإثبات أن الضرر نشأ عن « خطأ ملاحى » من الربان أو من تابعيه ، لأن المشروع قوض الدفع الخاص بالخطأ الملاحى فى كل مجال .

الثالثة : مسئولية المستأجر عن تعويض الضرر الذى يصيب السفينة أو البضائع الأخرى المشحونة فيها إذا نشأ الضرر عن استعمال السفينة استعمالا معيبا أو عن عيب فى بضائعه (المادة ١٧٠) .

الرابعة : تحديد مدة قدرها سنتان تسقط بها الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة مجهزة . وتولت المادة ١٧١ بيان كيف يبدأ سريان المدة فى حالتى التأجير بالرحلة والتأجير بالمدة .

- وسيأتى شرح كل ذلك عند الكلام فى صورتى الإيجار المذكورتين :

١٩٣ - وفيما يلى نصوص القانون فى هذه الصور :

الباب الرابع

إيجار السفينة مجهزة

١ ـ الأحكام العامة

مادة ١٦٨ ـ إيجار السفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو برحلات معينه .

مادة ١٦٩ ـ يسأل المؤجر عن الضرر الذى يصيب البضائع التى يضعها المستأجر فى السفينة إلا إذا أثبت أنه قام بتنفيذ إلتزاماته كاملة وأن الضرر لم ينشأ عن تقصيره أو تقصير تابعيه فى تنفيذها .

مادة ١٧٠ ـ يسأل المستأجر عن الضرر الذى يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها إذا كان ناشئا عن سوء استغلاله للسفينة أو عن عيب فى البضائع التى وضعها فيها .

مادة ١٧١ ـ (١) تنقضى الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة مجهزة بمضى سنتين ويبدأ سريان المدة فى حالة التأجير بالمدة من تاريخ إنقضاء مدة العقد أو من تاريخ إنتهاء الرحلة الأخيرة إذا امتدت المدة وفقاً للفقرة (٢) من المادة ١٧٨ أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذى جعل تنفيذ العقد أو الاستمرار فى تنفيذه مستحيلا .

(٢) ويبدأ سريان هذه المدة فى حالة التأجير بالرحلة من تاريخ إنتهاء كل رحلة أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذى جعل بدء الرحلة أو الاستمرار فيها مستحيلا ، وتنتهى الرحلة بوصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه وإنزال البضائع التى وضعها المستأجر فيها .

(٣) ويبدأ سريان المدة فى حالة هلاك السفينة من تاريخ شطبها من سجل السفن .

الباب الخامس

تأجير السفينة بالمدة

Time-Charter

الفصل الأول

طبيعة العقد وتكوينه

تعـريف :

٢١١ ـ عرضنا من قبل لتعريف السفينة بايجار بالمدة ، وقلنا أنه العقد الذى بمقتضاه يكون للمستأجر حق الانتفاع بالسفينة مدة معينة ، وهو يتميز بأن المستأجر تكون له إدارة السفينة ، على الأقل من الناحية التجارية ، وهو لذلك لا يكون إلا على سفينة بأكملها لتعذر إعطاء هذه السلطة على ذات السفينة لعدة مستأجرين فى وقت واحد . كما يتميز بأن المؤجر يقدم للمستأجر ـ فضلا على الانتفاع بالسفينة ذاتها ـ خدمات الربان والطاقم ، وهذا ما يفرق هذا العقد عن الايجار الذى يرد على سفينة عارية ، على ما تقدم .

ويضع المشرع المصرى تعريفا لهذا العقد فى عبارة واحدة مع تعريف المشارطة بالرحلة ، مفرقا بينهما وبين إيجار السفينة غير مجهزة ، فيقول فى المادة ١٦٨ ـ «تأجير السفينة مجهزة عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه وضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو رحلات معينة .

* **النصوص :**

مادة ١٧٢ ـ يذكر فى عقد إيجار السفينة بالمدة :

(١) اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما .

(ب) اسم السفينة وجنيستها وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها .

(ج) مقدار الأجرة أو طريقة حسابها .

(د) مدة الايجار .

مادة ١٧٣ ـ يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما ، وفى حالة صالحة للملاحة ومجهزة

بما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها فى عقد الإيجار ، كما يلزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة العقد .

مادة ١٧٤ - (١) يحتفظ المؤجر بالادارة الملاحية للسفينة .

(٢) وتنقل الادارة التجارية للسفينة إلى المستأجر ويتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وأداء رسوم الموانىء والارشاد وغير ذلك من المصروفات ، ويلتزم الربان بتنفيذ تعليماته المتعلقة بهذه الادارة .

مادة ١٧٥ - يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة عن المدة التى تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة ، ومع ذلك إذا أصيبت السفينة بضرر جعلها غير صالحة للاستعمال التجارى واحتاج إصلاحها لمدة تجاوز أربعا وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة خلال المدة الزائدة التى تبقى فيه السفينة غير صالحة للاستعمال .

مادة ١٧٦ - (١) لا تستحق الأجرة إذا هلكت السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة أو بفعل المؤجر أو تابعيه .

(٢) وإذا انقطعت أنباء السفينة ثم ثبت هلاكها استحقت الأجرة كاملة إلى تاريخ آخر نبأ عنها .

مادة ١٧٧ - يسترد المؤجر حقه فى التصرف فى السفينة إذا لم يستوف الأجرة السمتحقة له خلال ثلاثة أيام من تاريخ إعذار المستأجر ، وفى هذه الحالة يلتزم المؤجر بنقل بضائع المستأجر المشحونة فى السفينة إلى ميناء الوصول مقابل أجرة المثل مع عدم الاخلال بحقه فى طلب التعويض .

مادة ١٧٨- (١)يلتزم المستأجر عند انقضاء عقد الاءيجار برد السفينة فى الميناء الذى وضعت فيه تحت تصرفه إلا إذا اتفق على غير ذلك .

(٢) وإذا انقضت مدة الاءيجار أثناء السفر امتد العقد بحكم القانون إلى نهاية الرحلة ، ويستحق المؤجر الأجرة المنصوص عليها فى العقد عن الأيام الزائدة .

(٣) ولا تخفض الأجرة إذا ردت السفينة قبل انتهاء مُدة الاءيجار إلا إذا اتفق على غير ذلك.

٢١٢ - طبيعة العقد : يرى ريبير [١] أنه مزيج من إيجار الأشياء والخدمات لأن المؤجر لايتعهد فقط بتقديم الانتفاع بالسفينة بل كذلك بتقديم خدمات الطقم ووضعها تحت تصرف المستأجر، وأنه إذا احتفظ المؤجر بالأدارة الفنية كان العقد أقرب إلى المقاولة وينقلب إلى عقد مقاولة نقل لأن المؤجر فيه يتعهد عندئذ بتنفيذ عمليات نقل لحساب المستأجر.

ولكن الراجح أن مشارطة الاءيجار الزمنية تدخل فى معنى الاءيجار لأن مايتعهد به المؤجر هو تمكين المستأجر من حرية استغلال السفينة، وهو يمكن المستأجر بذلك من تنفيذ عملية النقل بتقديم الوسلية إليها ولكنه لايقوم بها بنفسه، ويبدو هذا المعنى واضحاً على الأقل فى حالة ما يتخلى المؤجر للمستأجر عن الاءدارتين الفنية والتجارية، فالمستأجر إذ يتلقى الاءدارة الفنية والتجارية للسفينة فإنما يتلقى بذلك حرية استغلال سفينة بعينها، وهذه السفينة كلها محل اعتبار، ولهذا يعتبر العقد إيجاراً.

ولا يمنع من اعتبار العقد إيجاراً كون المؤجر يضع تحت تصرف المستأجر فضلا على الانتفاع بالسفينة، خدمات الطاقم كذلك [٢].

وهذا، وقد حكمت محكمة النقض الفرنسية بهذا المعنى بقولها أن «عقد مشارطة الاءيجار الزمنية الذى به تضع شركة ملاحية تحت تصرف شركة أخرى سفينة لنقل بضاعة، وإن اعتبر فى الوقت ذاته مزيجاً من إيجار الأشياء وإيجار الخدمات فإن له مع ذلك وصف مشارطة الاءيجار الذى تشير إليه المادة ٦٣٣ من المجموعة التجارية» [٣].

(١) ربير ٢ - ١٣٨٢ - ٢.

(٢) يونتافيس رقم ٢٩. رودبير فى ملحق ريبير رقم ١٣٨٠ - ٢.

(٣) بونتافيس رقم ٣٠.

وقد رتب القضاء على نفى صفة النقل عن هذا العقد نتائج هامة، منها ان المؤجر لا يعتبر أمام الغير حارساً للسفينة المؤجرة: نقض ١٦ مايو ١٩٦٢، بحرى فرنسى ١٩٦٢ ص ٥٢٦ وفى الفصلية التجارى ١٩٦٢ ص ٧٧٧ تعليق جوجلار. بانه لا يضمن للمستأجر ما يصيب البضاعة المشحونة من ضرر إلا إذا كان هذا الضرر سببه سوء حالة السفينة وعدم صلاحيتها للرحلة والنقل المتفق عليه: مونبليه ١١ أبريل ١٩٦٢ دلوز ١٩٦٢ ص ٧٦٢ تعليق شوفو. وانظر تعليق جوحلار فى الفصلية ١٩٦٢ ص ١٤٥ و ١٤٦.

ويقول الأستاذان باين وايفامى « أن المشارطة « بالرحلة » أو المشارطة الزمنية » تخول المستأجر مجرد الحق فى أن تنقل بضاعته بسفينة معينة ولا تنتقل حيازة السفينة والسيطرة عليها إلى المستاجر ، بل يباشر المؤجر حقوقه عليها من خلال الربان والطاقم الذين يستخدمهم (ص ١٠) ولكن فى المشارطة بنقل الحيازة by demise يضع المستأجر وقوده وزيوته على السفينة ويستأجر البحارة الذين يكونون تابعين له وإليه تنتقل حيازة السفينة وإدارتها وبالتالى لايسأل المالك عن البضاعة المشحونه على السفينة أثناء تأجيرها بهذه الصورة » .

وعندنا هذا العقد نوع من الاءيجار البحرى ، يصرح بذلك عبارة المشرع فى المادة ١٨١ ، ويؤيده تحليل العقد على نحو ما يتجه الرأى الراجح فى فرنسا .

٢١٣ - تكوين العقد : يتم إبرام هذا العقد طبقاً للقواعد العامة فى إبرام العقود ، والقواعد الخاصة التى تتبع عملا فى إبرام عقود إيجار السفن ، والسابق عرضها فى الباب الأول وذلك من حيث تحديد أطراف العقد وسلطة الوكلاء والسماسرة وحقوقهم ، وتحديد السفينة وموضوع وكيفية الانتفاع ، والأجرة ، وفسخ العقد ، والقانون الذى يحكم العلاقات الناشئة عنه . كما يخضع العقد لأحكام خاصة سنعرض لها فى موضعها .

تقول المادة ١٨٩- يذكر فى عقد ايجار السفينة بالمدة :-

ا - اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما .

ب - اسم السفينة وجنسيتها وحمولتها وغيرها من الاوصاف اللازمة لتعيينها .

ج - مقدار الاجرة او طريقة حسابها .

د - مدة الايجار .

الفصل الثانى
آثار العقـد

٢١٤ ـ فكرة عامة : يهدف استئجار السفينة مجهزة إلى سد حاجة تاجر يريدها جاهزة لينتفع بها فوراً ، فيطلب من المجهز ـ إلى جانب ـ الانتفاع بالسفينة ـ الافادة من خدمات هذا المجهز ، أى يطلب إليه أن يقدم بجانب السفينة وأدوات استغلالها أن يتولى هو إدارتها التجارية والمالية ، فيبدو المجهز ليس فقط كراسمالى يقدم ماله بل أيضا كخبير يقدم خبرته وخدماته ، وهو بذلك يرفع عن المستأجر أعباء كثيرة : ذلك أن التعاقد مع أفراد الطاقم ليس عملا يسيراً ، فهو ليس مطلقاً من كل قيد بل يخضع لشروط قانونية وإدارية وإجراءات كثيرة ، فضلا عن تدبير إطعامهم ورعايتهم الصحية والاجتماعية ، وهذا كله يتطلب تنظيما قد لايكون لدى المستأجر . كما يجب تزويد السفينة بما يلزم استغلالها من وقود ومياه عذبة وأدوات وزيوت وهو عمل يتحمله المجهز فى الايجار بالمدة لأنه عبء يدخل بطبيعته فى إعداد السفينة للاستغلال ما لم يرد شرط بإلقائه على المستأجر ، كذلك الشأن فى خصوص الأعباء المالية للرحلة وما تتطلبه أثناء تنفيذها كمرتبات وأجور ورسوم الموانىء والارشاد وغيرها ، وهى كلها تقع على المجهز بحسب الأصل ، وأخيراً هناك عمال البر الذين يلزمون لتيسير عمليات السفينة فى الموانىء المختلفة عند الرحيل وأثناء الطريق وعند الوصول .

وهكذا يكون على المؤجر التزامات بعضها خاص بالسفينة ذاتها وبعضها يتعلق بالخدمات التى عليه تقديمها ، هذا إذا نظرنا جهة المجهز المؤجر .

فإذا نظرنا جهة المستأجر وجب البحث فى التزاماته من حيث دفع الأجر المتفق عليه والأعباء المالية الأخرى ، وضرورة احترامه القيود الخاصة باستعمال السفينة ثم ردها إلى المؤجر .

٢١٥ - تعداد : يرتب العقد التزامات على طرفيه : فيلتزم المؤجر التزاماً أساسياً يتلخص فى تسليم السفينة فى الموعد المحدد بالعقد وفى الميناء المتفق عليها بالشروط الواردة بالمشارطة، ويلتزم المستأجر باستلام السفينة، ودفع الأجرة، واستعمال السفينة بالشروط والكيفية وفى الحدود المتفق عليها أو التى يجرى بها العرف، ثم بردها عند انتها حقه فى الاستعمال.

هذه هى الآثار المباشرة للعقد، ونسميها آثاراً مباشرة بالنظر انها تترتب فى ذمة الطرفين بمقتضى العقد ذاته. لكن تنفيذ العقد باستخدام السفينة فعلا فى النشاط الذى أجرت من أجله قد يعرض طرفى العقد أو أحدهما للمسئولية أمام الغير، ولهذا تنشأ علاقات بين الغير وأحد الطرفين نطلق عليها آثاراً غير مباشرة للعقد، وهو إطلاق مجازى لأى هذه الروابط فى الحقيقة لاتنشأ عن العقد بل عن أسباب أخرى، ولكن لا يمكن إنكار أن تنفيذ العقد كان مناسبة انشائها، فضلاً على أن تسوية هذه العلاقات بين الغير ومن كان طرفاً معه فيها لا يقضى عليها فوراً، بل يغلب أن يكون لها إنعكاس على علاقة الطرفين فيما بينهما، فلو وقع خطأ من الربان رتب ضرراً للغير فعلى من يكون رجوع المضرور ؟ هل يرجع على المؤجر أم المستأجر، وعلى أى أساس ؟ وإذا نجح فى دعواه ضد أحدهما فهل يكون للمحكوم عليه - المستأجر مثلاً - أن يعود بدوره على المؤجر ؟ لا شك إذن أن آثار المشارطة الزمنية لا يقف عند النظر فى علاقة الطرقين فيما بينهما، بل يمتد إلى خارج هذه العلاقة ويتناول كذلك مركز كل من طرفيها أمام الغير.

«تقول المذكرة الايضاحية» : اما التأجير بالمدة «فقد استهلت المادة ١٨٩ أحكامه بتعداد البيانات التى تذكر فى العقد، تعداد لم يرد على سبيل الحصر، ولا يترتب على آهمال ذكر بعض لبيانات البطلان حتما، وانما يؤدى هذا الاهمال بداهة الى اضعاف قدرة العقد على اثبات مختلف وجوه الاتفاق.

وتكلمت المادتان ١٩٠ و ١٩١ فى إلتزامات المؤجر، فأوجبت عليه أولاً تقديم سفينة صالحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ نوع النقل المبين فى العقد. والإلتزام هنا - كما هو الشأن فى الإيجار بالرحلة - إلتزام بقاء يظل

عالقاً بذمة المؤجر طوال مدة العقد، الأمر الذى يقتضى أن يقوم بما تحتاجه السفينة من إصلاحات وتجهيزات خلال تلك المدة.

أما المستأجر، فإلتزامه الأساسى هو دفع الأجرة. وتكلمت المادتان ١٩٢ و ١٩٣ فى الظروف التى قد تطرأ فتعفيه من هذا الإلتزامات أو تجيز له طلب تخفيض الأجرة.

فنصت المادة ١٩٢ على إستحقاق الأجرة كاملة ولو توقفت السفينة بعض الوقت عن العمل بسبب حوادث الملاحة كهياج البحر أو شدة العواصف أو ازدحام أرصفة الميناء ومع ذلك إذا أصيبت السفينة بضرر واحتاج إصلاحها مدة تجاوز أربعاً وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة خلال المدة الزائدة.

وأبرأت المادة ١٩٣ المستأجر من الإلتزام بدفع الاجرة اذا هلكت السفينة أو صارت غير صالحة للملاحة بسبب قوة قاهرة او فعل الؤجر او تابعيه.

واذا انقطعت انباء السفينة ثم تبين هلاكها، فلا تستحق الاجرة الا الى تاريخ اخر نبأ عنها.

واذا متنع المستأجر عن اداء الاجرة المستحقة عليه، فقد منحتة المادة ١٩٤ ثلاثة ايام بعد اعذاره للوفاء، فاذا ظل على حاله ممتنعا او عاجزا عنه، استرد المؤجر حق التصرف فى السفينة. واستراداد هذا الحق لا يحتاج إلى قضاء، وإنما يقع بحكم القانون. ولم يهمل النص مصلحة المستأجر فأوجب على المؤجر نقل بضائعه الموجودة فى السفينة الى ميناء الوصول مقابل اجرة المثل والتعويض ان كان له محل.

والإلتزام الأساسى الثانى الذى يقع على المستأجر هو رد السفينة عند إنتهاء مدة الإيجار، ونظمت المادة ١٩٥ هذا الإلتزام فقضت بأن يكون الرد فى الميناء الذى سلمت فيه السفينة إلى المستأجر ما لم يتفق على غير ذلك، وبامتداد العقد بحكم القانون إلى نهاية الرحلة إذا إنقضت المدة أثناء السفر، وبعدم تخفيض الأجرة إذا رد المستأجر السفينة قبل نهاية مدة الإيجار إلا إذا وجد إتفاق على التخفيض».

- لهذا ندرس أولا علاقة الطرفين أى التزامام كل من المؤجر والمستأجر ثم ننظر فى مركز كل منهما من الغير الذى يتصل نه السفينة المؤجرة .

الفــرع الأول

التزامات المؤجــر

المبحث الأول

تقديم السفينة

٢١٦ - تقديم السفينة : يهدف العقد إلى قيام المؤجر - بواسطة تابعه الربات- بتنفيذ الرحلات التى يطلبها المستأجر بالسفينة المؤجر[١]، فالسفينة إذن محل اعتبار فى العقد وأول التزام على المؤجر هو أن يقدم السفينة محل الاعيحار . ويقول هذا الالتزام كذلك فى المشارطة التى تنصب على السفينة عارية ، ولكن يضاف إليه فى المشارطة الزمنية التزام آخر هو تجهيز السفينة بالربان والبحارة اللازمين لاستغلالها .

٢١٧ - تعيين السفينة : تحدد فى مشارطة Baltime ، فى مقدمتها السفينة ، بقولها « أنه فى يوم ..... اتفق بين ..... مجهز (اسمها) حمولة كذا طن إجمالى وكذا طن صافى ، ودرجتها كذا وقوتها كذا حصان بخارى ، وحمولتها التجارية كذا طنة على أساس خط الشحن صيفاً بما فى ذلك مخازن الوقود والتموينات ومياه المراجل . وهى تتسع- بحكم تصميمها - لكذا قدم مكعب لحبوب صب أو مغلفة فى أجولة بدون مخازن الوقود الثابتة التى بها حالياً كذا طن .

« وتستطيع هذه السفينة أن تقطع وهى كاملة الحمولة حوالى كذا عقدة والعقدة هى ميل بحرى أى ١٨٥٠ مترًا فى الساعة فى الجو الطيب والمياه الهادئة وباستهلاك حوالى كذا طن من أجود فحم أو حوالى كذا طن وقود سائل » - وبين فلان المستأجر ، على الآتى .... » .

---

(١) انظر فارو « Warot » فى موسوعة دالوز التجارى جـ ١ سنة ١٩٥٦ باريس تحت كلمة Affiretmcnt naitinc رقم ٣٤ .

ويلاحظ أن هذه البيانات تتضمن تحديد ما تستهلك السفينة من وقود لأننا سنرى أن المستأجر هو الذى يتحمله، ولهذا كان طبيعيًا أنْ يعيره اهتمامه، بخلاف ماسنراه فى المشارطة بالرحلة.

٢١٨ ـ وضع السفينة تحت تصرف المستأجر :

ويتعهد المؤجر كذلك ـ عادة ـ أن يضع السفينة كلها تحت تصرف المستأجر، ولهذا تقول المادة A من مشارطة بلتايم تكون طاقة السفينة وحمولتها الكاملة، بما فيها الحمولة القانونية للسطح، تحت تصرف المستأجر، مع مراعاة ترك مساحة مناسبة وكافية للربان والضباط والبحارة والتجهيزات والملحقات ومفروشات السفينة وتموينها».

وتسلم السفينة للمستأجر، بمعنى أنها توضع تحت تصرفه، فى الزمان والمكان المعينين بالعقد (م ١٧٣ بحرى)، وتحدده المادة الأولى من مشارطة بلتيم بقولها «تسلم السفينة فى ميناء كذا فى محطة خالية حيث يمكنها أن تظل عائمة وفى أمان، طبقاً لتعليمات المستأجر . . .

وسنعود إلى تفصيل معنى «عائمة وفى أمان».

٢١٩ ـ تاريخه : يلزم أن يتم التسليم فى التاريخ المتفق عليه. ويغلب أن لا يرد بالمشارطة تحديد ليوم كعين يتم فيه التسليم بل تعين مدة يتم التسليم خلالها، وهو مسلك تفرضه ظروف الملاحة البحرية، إذ من المتعذر عملا أن يحدد بالدقة الوقت الذى تصل فيه السفينة إلى الميناء الذى تسلم فيه إذا لم تكن موجودة به وقت إبرام العقد، ولهذا يكون من الأفضل أن يحتاط المؤجر لمواجهة فرض تأخرها عن يوم معين أو وصولها قبله، فيعين مدة يكون التسليم خلالها بحيث لا يتأخر ذلك عن موعد أقصى.

وكثيراً ما ينص بالمشارطات على أنه إذا انتهت المدة المقررة لتسليم السفينة دون أن تسلم بالحالة والشروط المتفق عليها للمستأجر كان للمستأجر أن يفسخ العقد. (م المادة ٢/٢٢ من مشارطة بلتيم)، وهو

---

(١) ويحرر بتسليم السفينة محضر لستلام Proces-Verbal بين المؤجر والمستأجر. ويعتبر تاريخه هو تاريخ الاستلام، وبذا تبدأ مسئولية المستأجر عن السفينة: انظر محكمة باريس التجارية فى ٨ يناير ١٩٧٣ بحرى فرنسى ١٩٧٣ ص ٤٨٢ تعليق Lafage.

حل منطقى تقضى به القواعد العامة فى القانون ، ولكن المشارطات تحرص على ذكره منعا للمنازعة فى حق المستأجر فى الفسخ وخاصة إذا كان تأخر السفينة طفيفاً[١]، وهو بيان يفيد المستأجر إذ يمكنه من التخلص من عقد قد لا يكون له بالنسبة إليه فائدة فى ظروفه الخاصة .

وإذا استغل المستأجر حقه فى طلب فسخ العقد طبقاً لهذا الشرط فلا يكون له أن يطلب تعويضاً من المؤجر عما أصابه بسبب تأخر السفينة واضطراره إلى فسخ العقد لأن حرص المشارطة على تقرير حق المستأجر فى الفسخ يفهم منه ضمنا أن هذا هو كل ما للمستأجر فى الحالة التى يواجهها الشرط[٢].

وحق الفسخ مقرر للمستأجر وحده فإذا تنازل عنه فلم يطلبه ظل المؤجر ملزما بتقديم السفينة المتفق عليها ولو متأخرة بعد الموعد الوارد بالعقد مادام المستأجر مصرًا على التنفيذ ، فإن عجز المؤجر عن تقديم السفينة تسبب هلاكها - مثلاً - فلا يلزم بتسليم سفينة أخرى بدلاً منها ما دام العقد لا يواجه مثل هذا الحل[٣].

---

(١) انظر حكم محكمة النقض الفرنسية الذى سبقت الاشارة إليه والصادر فى ٩ يونيه ١٩٦٠ ، (بحرى فرنسى ١٩٦٠ ص ٥٨٩) حيث يقول «يعتبر فسخ المشارطة من جانب المستأجر تسرعا لا مبرر له إذا كان تأخر السفينة تافها حيث أنها وصلت بالفعل وكانت موجودة بميناء الشحن منذ ٤٨ ساعة عندما وضعت البضاعة على السفينة التى أستأجرها المستأجر بدلاً من الأولى- ويعتبر المستأجر مخطئا إذا لم يعذر المؤجر باستلام البضاعة حيث أن اشتراط تاريخ معين للشحن لم يكن مقروناً باتفاق على شرط فاسخ» . والحكم خاص بمشارطة بالرحلة ولكن المبدأ المقرر به ينطبق كذلك على المشارطة الزمنية .

(٢) لافرنى ص ٣٦ .

(٣) لافرنى ص ٣٦ .

وإذا لم يرد بالعقد نص فى هذا الشأن فقد كانت المادة ١٦٠ من المشروع التمهيدى القانون المصرى تقضى ان المؤجر يلتزم «بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما ، وإلا كان للمستأجر فسخ العقد بشرط كتابة ، وفى هذه الحالة يجوز للمستأجر طلب التعويض دون حاجة إلى إعذار إلا إذا اثبت المؤجر ان عدم تنفيذ الإلتزام غير ناشىء عن فعله .

وتضيف المشارطة عادة شرطاً آخر لتنظيم مسألة مباشرة حق الفسخ المقرر للمستأجر بمقتضى هذا الشرط، فتقول المادة ٢٢ من مشارطة بلتيم «إذا لم تسلم السفينة فى (تاريخ كذا) فللمستأجر حق الفسخ[١] - وإذا لم يكن ممكناً تسليم السفينة قبل التاريخ المقرر للفسخ فعلى المستأجر - متى طلب منه ذلك - أن يعلن - فى ثمان وأربعين ساعة من تلقية إخطاراً بذلك - ما إذا كان يختار فسخ المشارطة أو أنه يقبل استلام السفينة متأخرة».

ويطلق إصطلاح **تاريخ الفسخ أو الإلغاء** Cancelling date على التاريخ الأقصى المحدد لتسليم السفينة والذى يكون للمستأجر عنده أن يطلب فسخ المشارطة إذا لم تسلم إليه فيه.

سنعود إلى الكلام عن تاريخ الالغاء فيما بعد.

وإذا كان للمستأجر أن يفسخ العقد بمجرد تأخر المؤجر فهذا مفهوم لأن من الطبيعى أن يكون المستأجر قد رتب أموره على أن السفينة تسلم إليه فى موعد محدد بحيث ترتبك مصالحه لو أجبر على الانتظار بعده، ولكن حصوله على التعويض لا يكفى له مجرد تأخر المؤجر، فقد يكون هذا التأخر غير منسوب إليه فيكتفى بفسخ العقد دون تعويض من أحد

---

(١) ومعنى هذا النص.

١ - ان المؤجر ملزم بتسليم السفينة للمستأجر اى بوضعها تحت تصرفه، بالكيفية المتفق عليها، ولا جديد فى ذلك لأن هذا الالتزام ينشأ حتما من العقد وهو روحه وجوهيه.

٢ - «والا»، اى إذا تخلف المؤجر عن تنفيذ هذا الكلام كان للمستأجر الحق فى امرين:

الأمر الأول، ان يفسخ العقد اى أن يعتبره مفسوخاً وينصرف عن المؤجر ويتدبر مصالحة بطريق آخر، ولكن بشرط ان يخطر المؤجر كتابة بنيته في التخلى عن العقد، وليس للمؤجر ان يعترض على رغبة المستأجر هذه مادام انه لم يسلم السفينة طبقاً لشروط العقد.

وفسخ العقد من جانب المستأجر رخصة، له ان لا يستعملها ويصر على تنفيذه وينتظر حتى تسلم السفينة إليه.

والأمر الثانى، ان يطالب المؤجر بتعويض ما اصابه من ضرر بسبب عدم تسليم السفينة طبقاً للشروط المتفق عليها واضطراره إلى فسخ العقد.

والأصل ان المطالبة بالتعويض يجب ان يسبقها اعذار المدين لاثبات تخلفه، لكن النص يعفى المستأجر من هذا الاجراء على اساس ان تخلف المدين المؤجر هنا ثابت بمجرد حلول موعد التسليم دون أن تسلم السفينة.

فى نفس المعنى قرار تحكيم ٢٧ فبراير ١٩٦١ بحرى ١٩٦١ ص ٧٤٩.

الطرفين للآخر، ولهذا يقول النص أن للمستأجر «طلب التعويض دون حاجة إلى اعذار إلا إذا أثبت المؤجر أن عدم التنفيذ غير منسوب إلى فعله»، والمقصود فعله الخطأ، لأن فعله قد يكون خطأ فيحاسب عليه وقد يكون مجرداً من وصف الخطأ فلا محل لمساءلته عنه.

ومتى توافرت شروط الحكم للمستأجر بالتعويض فإنه يقدر على أساس الضرر الفعلى الذى أصاب المستأجر، طبقاً للقواعد العامة فى المسئولية التعاقدية.

٢٢٠ - صلاحية السفينة للملاحة: سبق أن تعرضنا لصلاحية السفينة للملاحة فى المقدمة. وتقول المادة ١٧٣ من القانون: «يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليها، وفى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها فى عقد الإيجار، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة العقد».

أنظر المواد ١٦٢ الخاص بتأخير السفينة غير مجهزة و ١٨٠ خاصاً بتأجيرها بالرحلة.

ونقتصر هنا على القول أنه يجب أن تكون السفينة، عند تسليمها للمستأجر، صالحة للملاحة فى الغرض الذى أجرت من أجله كما سنرى. وهو التزام بنتيجة. وهذا شرط طبيعى لأن هدف العقد هو تمكين المستأجر من استغلال السفينة فى الملاحة والنقل، ولذلك لا حاجة إلى النص عليه فى العقد، وإن كانت المشارطات تحرص على ذكر تفاصيل هذه الصلاحية وما يتحمله المجهز فى سبيل ذلك(١).

ومن النادر، اليوم، أن تكون السفينة عند تسليمها غير صالحة للملاحة، وذلك بسبب الرقابة التى تباشرها فى هذا الخصوص جهات الإدارة وشركات الرقابة والإشراف على السفن(٢).

---

(١) انظر استئناف روان ٢٧ فبراير ١٩٢٥ ملحق دور ٣ ص ٣٠٨ و ٢٣ يناير ١٩٢٦ ملحق ٤ ص ٢٠٥.

روديير، المطول جـ ١ سنة ١٩٦٧ رقم ١٤٣.

(٢) انظر ريبير ٢ - ١٣٩٨.

ومع ذلك فقد جرى العمل على أن ينص فى المشارطات على أن المؤجر يلتزم بضمان صلاحية السفينة طوال مدة العقد ، ولذلك يتحمل هو أعباء عمليات الصيانة الدورية التى يتطلبها جعل السفينة دائماً فى هذه الصلاحية[١] .

ويغلب أن تنص المشارطات على أن مدة الايجار تقف خلال المدة التى يتعطل فيها استغلال السفينة للقيام بهذه الصيانة ، فتقول المادة ١٢ من مشارطة بلتيم : يكون تنظيف المراجل أثناء خدمة السفينة كلما كان ذلك ممكناً ، فإن تعذر ذلك فإن على المستأجر أن يعطى المجهز الوقت اللازم لهذا التنظيف . فإذا احتجزت السفينة لهذا السبب أكثر من ثمان وأربعين ساعة توقف الايجار إلى أن تصبح السفينة مستعدة من جديد .

تقول المادة ١٧٥ : يلتزم المؤجر بدفع الأجرة كاملة عن المدة التى تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة . ومع ذلك إذا اصيبت السفينة بضرر فصارت غير صالحة للاستغلال التجارى واحتاج اصلاحها لمدة تجاوز أربع وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة خلال المدة الزائدة التى تبقى فيها السفينة غير صالحة للاستغلال .

٢٢١ - حالة التجهيز : يدخل فى صلاحية السفينة بالمعنى المقصود فى تأجيرها بمشارطة زمنية أن تكون مهيأة بشكل يكفل سلامة الرحلة ، وأن تكون كذلك مجهزة بما يلزم الاستغلال التجارى الذى أجرت من أجله والذى ورد عليه النص بالمشارطة[٢] أو الذى يقضى به العرف .

ولهذا يجب أن تكون مزودة بالقدر الكافى بأدوات الشحن والتفريغ وبغيرها من الأدوات والمعدات ، كما يكون على المؤجر تزويدها بما يلزم الماكينة من زيوت التشحيم وأدوات الصيانة . وتنظم ذلك كله المادتان ٣ و ٢/٥ من مشارطات بلتيم ، فتقول المادة ٣ يقدم المجهز وعلى نفقته كل التموينات ويدفع الأجور والتأمين على السفينة ، ويقدم على نفقته لوازم السطح والماكينة ، ويبقى السفينة فى حالة أداء كاملة فى بدنها

---

(١) لو كلير رقم ٨٠ ، ريبير ٢ -١٣٩٨ ، وما سبق .

(٢) المادة الثالثة من مشارطة بلتيم . وذلك على خلاف الحكم فى إستئجار السفينة غير مجهزة إذ لا يتحمل المؤجر الإبقاء على صلاحيتها طول مدة العقد : وقارن م ١٦٢ و ١٦٣ مصرى رودبير فى الموجز رقم ٢٩٢ .

وماكينتها أثناء الخدمة . ويقدم المجهز عاملا لكل « ecoutille» ، فإذا لزم عمال آخرون أو رفض مقاول للعمليات العمل مع طاقم السفينة أو كان المقاول ممنوعاً من العمل مع رجال الطاقم كان على المستأجر أن يقدم عمال روافع من على البر ويدفع أجورهم » . وتقول المادة ٥ فقرة ثانية «تسلم السفينة للمستأجر وعليها ما لا يقل عن كذا طن وما لا يزيد عن كذا طن من الفحم أو الوقود السائل فى مخازنها » .

ويلاحظ أن المجهز يتحمل عبء التأمين على السفينة ، لأنه مالك لها وتقع تبعة هلاكها عليه ، ولأن حيازتها وإدارتها من الناحية الملاحية لا تخرج من يده فى هذه الصورة من الإيجار ، على خلاف ما سنراه فى الإيجار بالرحلة . وذلك ما لم يتفق على أن يتحمل المستأجر عبء التأمين .

ولكن الشرط الوارد بالمشارطة لا يقف عند هذا المعنى ، بل هو يلقى على المؤجر التزاماً أمام المستأجر بالتأمين على السفينة ، وبعبارة أخرى لا يقصد بالتأمين هنا مجرد التأمين عليها من الهلاك لصالح المالك المؤجر إذ لا معنى لورود نص على ذلك فى المشارطة لأن السفينة تظل على ملك المؤجر المالك وهو وشأنه أن يؤمن عليها أو لا يؤمن ، وإنما المقصود أن يبرم المالك تأميناً على السفينة يمتد إلى كل ما من شأنه أن يمكن المستأجر من الاستمرار فى استغلالها تجارياً دون أن يتكلف المستأجر شيئاً فى ذلك[١] .

وإذا كانت السفينة مؤمنا عليها قبل الايجار فالمألوف أن يرد فى وثيقة التأمين شرط بقائه سارياً فى حالة تأجيرها Location . ومعنى ذلك أنه يظل يرتب أثره إذا أجرت عارية للمستأجر ، وكذلك إذا أجرت مجهزة ، بحيث يعتبر المؤجر والمستأجر - فى نظر التأمين - شخصاً واحداً ولا يتعطل التأمين بسبب هذا الايجار والا كان معناه انقاص الضمان دون إنقاص مقابل فى القسط[٢] . ويترتب على ذلك أنه إذا دفع المؤمن تعويضاً

---

(١) قرار تحكيم ليرو فى ٢٤ اكتوبر ١٩٥٨ بحرى ١٩٥٩ ص ٣٠٤ .

(٢) كانت هذه المسألة محل نزاع فى القضية التى انتهت بقرار التحكيم الصادر من الأستاذ ليرو فى ٢٤ اكتوبر سالف الذكر .

عن مسئولية نشأت بخطأ من الربان فلا يجوز له الرجوع على المستأجر لأن هذا الأخير يعتبر مستأمناً بمقتضى الاشتراط المعقود لمصلحته فى الوثيقة من جانب المؤجر .

٢٢٢ - درجة السفينة : كثيراً ما ينص على أن السفينة تكون من درجة معينة Cote عند تسليمها للمستأجر ، ومتى ورد شرط بهذا المعنى التزم المؤجر أن يكون للسفينة هذه الدرجة عند تسليمها للمستأجر ولكنه لا يضمن صدق هذه الدرجة فعلاً ، ولا يضمن بقاءها على هذه الدرجة بعد ذلك ، ما لم يتفق على غيره ، فإذا ورد به شرط تحمل المؤجر مصاريف الابقاء على هذه الدرجة[١] .

وإذا لم يرد ذكر فى المشارطة للدرجة التى تكون للسفينة عند التسليم ولكن ورد تعيين للسفينة بإسمها لم يلتزم المؤجر بشىء فى هذا الخصوص لأن قبول المستأجر للسفينة المعينة يفترض علمه بدرجتها وقبوله إياها .

أما إذا لم تحدد السفينة المؤجرة إلا بأوصاف معينة يلزم توافرها فيها ولم تحدد درجتها وجب أن تكون السفينة - فضلا على صلاحيتها ومناسبتها للرحلة المتفق عليها - من الدرجة الأولى[٢] وذلك لأن كون السفينة من الدرجة الأولى يمكن البضاعة المشحونة عليها من الافادة من التأمين عليها بسعر أفضل مما تحصل عليه بضاعة مشحونة على سفينة من درجة أقل . ولهذا فإنه إذا لم تكن السفينة من الدرجة الأولى أو لم يكن لها تقدير إطلاقا وجب على المؤجر أن يبين ذلك عند تحرير المشارطة أى عند إبرام العقد وإلا التزم بتقديم سفينة من الدرجة الأولى .

---

(١) لوكلير رقم ٤١ .

(٢) لافرنى ص ٣٦ .

المبحث الثانى
تقديم خدمات الربان والبحارة
Employment clause

٢٢٣ - ذكرنا مرارًا أن مشارطة الايجار الزمنية تقدم للمستأجر الانتفاع بالسفينة وبخدمات المؤجر ممثلة فى الربان والبحارة الذين يضعهم فى خدمة المستأجر ويدفع هو مرتباتهم ويتحمل جميع نفقاتهم[1]. وتحقيقاً للهدف من العقد يلتزم المؤجر أن يقدم - مع السفينة- بحارة لها وربانا يكونون فى خدمة المستأجر طبقاً لشروط الاتفاق (شرط ٧ وشرط ١٦ بلتايم).

ويلزم فى هذا الطاقم أن يكون كافياً من حيث العدد والكفاءة لتشغيل السفينة فى للاستغلال التجارى المطلوب. وكما يجب أن تظل السفينة صالحة للملاحة طول مدة العقد يجب كذلك أن يظل الطاقم كافياً للخدمة المطلوبة طول مدة الايجار.

ويتحمل المالك أجور الطاقم، ونفقات طعامهم وملابسهم وكل ما يلزمهم لأداء عملهم (أنظر فى هذا المعنى المادة ٣ من مشارطة بلتيم).

وترتيباً على التزام المؤجر تقديم خدمات الربان والبحارة للمستأجر وعلى أن ثمن هذه الخدمات يدخل فى تقدير الأجرة تنص المشارطات على أنه إذا أضرب البحارة عن العمل بسبب لا يرجع إلى خطأ المستأجر فإن المستأجر لا يلزم بدفع أجرة السفينة عن مدة الاضراب باعتبار أن انتفاعه بها يتعطل خلال هذه الفترة، هذا فى حين أنه يظل ملزماً بالأجرة عن مدة تعطل انتفاعه بسبب إضراب عمال الميناء لأن المؤجر لا يسأل عن هؤلاء الأخيرين.

٢٢٤ -إنتقال الإدارة التجارية للمستأجر Employementclause :

تقول المادة ١/١٧٤ : «يحفظ المؤجر بالاردارة الملاحية للسفينة

---

(١) انظر فارو فى موسوعة دلوز السابق رقم ٣٤.

٢ : تنتقل الإدارة التجارية للسفينة إلى المستأجر ويتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم ورسوم الموانى والإرشاد وغير ذلك من المصروفات ويلتزم تنفيذ تعليمات المتعلقة . بهذه الإدارة».

بديهى أن النص ينطبق على المشارطة الزمنية وحدها إذ لا يتصور فيها أن يرد التأجير على جزء من السفينة لأن الفرض أن المستأجر يستهدف بهذا العقد أن تكون له السيطرة - ولو جزئياً - على السفينة وهى سيطرة بطبيعتها مانعة لا تتفق مع مزاحمة مستأجر آخر إذ يتعذر التوفيق بين رغبات عدة مستأجرين لذات السفينة.

تقول **المذكرة الإيضاحية** : «أما إدارة السفينة، فقد احتفظت المادة ١٩١ (١٧٤) بالإدارة الملاحية للمؤجر ونقلت الإدارة التجارية إلى المستأجر . وينبنى على ذلك أن الربان يتلقى التعليمات من جهتين :

من المؤجر فيما يتعلق بالشئون الفنية للملاحة، ومن المستأجر فيما يتعلق بالشئون التجارية كإصدار سندات الشحن وتعيين خط سير السفينة والموانى التى تتجه إليها، وكيفية تنفيذ عملية الشحن والتستيف ووضع الفواصل والتفريغ والتسليم.

والمستأجر بينما جمعها وعهد بها بشطريها إلى المؤجر فى حالة الايجار بالرحلة، هى أن هذه الاجارة الأخيرة تتعلق برحلة أو برحلات معينة وبعمليات تجارية حددت من قبل وقدرت نفقاتها مقدماً فلا يحتاج الأمر بعد ابرام العقد إلى الرجوع إلى المستأجر فى شأنها . أما فى حالة الايجار بالمدة فان السفينة توضع تحت تصرف المستأجر لمدة معينة فيستعملها فى شئونه ويوجهها إلى حيث تستلزم هذه الشئون . فقد تخرج السفينة من ميناء الاسكندرية مثلاً متجهة إلى ميناء مرسيليا لتفريغ بضائع المستأجر ثم يعن له وهى فى الطريق أن يوجهها إلى ميناء بيرية لاتزال جزء من البضاعة أو لأخذ بضاعة أخرى . وقد تبحر السفينة من ميناء الاسكندرية فى رحلة سياحية نظمها المستأجر لزيارة موانىء البحر المتوسط ثم

يصدر إلى الربان أمرا بالعودة أو بعدم المرور بموانى معينة أو بالاتجاه إلى موانىء أخرى لأخذ سائحين آخرين وهكذا . ولهذا يتعذر فى حالة الايجار بالمدة تعيين التشغيل التجارى للسفينة وقت ابرام العقد كما يتعذر تعيين نفقات هذا التشغيل مقدما . فلا مناص والحال كذلك من ترك الادارة التجارية لمستأجر والزامه بنفقاتها ، كل هذا ما لم يوجد اتفاق على مخالفة هذه الأحكام» .

وإذا كان ما يميز المشارطة الزمنية هو انتقال الادارة التجارية على الأقل للسفينة من المؤجر إلى المستأجر ، فإن من مظاهر هذا الانتقال هو الشرط الذى يرد بالعقد وينص على أن الربان ـ وبالتالى طاقم البحارة ـ ينتقل من سلطة المؤجر إلى سلطة المستأجر ، إذ هكذا يضع المؤجر خدمات تابعيه تحت تصرف المستأجر ، ولهذا يصبح على الربان (الطاقم) أن ينفذ أوامر المستأجر فيما يتعلق باستغلال السفينة وتنفيذ الرحلات فى الحدود المرسومة بالمشارطة .

فإذا رفض الربان تنفيذ أمر للمستأجر أو أهمل فى تنفيذه فالأصل أن لا يكون للمستأجر عزله أو توجيه لوم إليه لأنه ليس هو الذى عينه فلا يملك أن يعزله ، ولهذا يغلب النص فى المشارطات على أن المستأجر إذا لم يعجبه تصرف من الربان أو الضابط فلا يكون له أن يعزل أحدهما بل عليه أن يتوجه بشكواه إلى المؤجر الذى يتصرف بما يراه فى حدود العقد .

وتلخص هذه الأحكام المادتان ٩ و ١٠ من مشارطة بلتيم ، فتقول المادة التاسعة : ينفذ الربان كل الرحلات بأقصى سرعة ويقدم مع البحارة المعاونة التى يقضى بها العرف . ويكون الربان تحت أوامر المستأجر فيما يتعلق باستخدام السفينة و agency وأى مسائل dispositions أخرى وإذا كان لدى المستأجر سبب يدعو إلى عدم رضاه عن سلوك الربان أو الضباط أو الميكانيكين فإن على المجهز متى طلب إليه ذلك المستأجر بشكوى مفصلة أن يسارع بإجراء تحقيق فى الموضوع وأن يجرى تغييراً فى هؤلاء الموظفين متى كان ذلك ضرورياً وممكناً .

وتضيف المادة العاشرة أن «يقدم المستأجر للربان كل التعليمات والتوجيهات الملاحية للقيام بالرحلة، ويمسك الربان والميكانيكى دفاتر بحرية de bord كاملة وسليمة يمكن أن يطلع عليها المستأجر أو وكلاؤه».

٢٢٥ـ دور مندوب المستأجر علىْ السفينة Suber cago [١]

ويجرى العمل عند إستئجار سفينة لتشغيلها فى خط منتظم على أن تشترط شركة الملاحة المستأجرة تعيين مندوب لها على السفينة يكون عادة واحداً من ضباطها الذين يعرفون الخط الذى أجرت السفينة لتشغيلها فيه، وتكون مهمته أرشاد الربان عن ظروف الملاحة فى هذا الخط وخصائص الموانى التى تمر بها السفينة أو تباشر فيها عملياتها وذلك بقصد تسهيل هذه العمليات التجارية والاسراع فيها مما يوفر فى تكاليفها. ولكن هذا المندوب لا يتدخل فى إدارة الربان وسلطاته الملاحية.

ولهذه الملاحظة الأخيرة نتيجة هامة فى خصوص المسئولية أمام الغير عن أعمال الربان، كما سنرى.

وهذا المندوب يكون وكيلا عن المستأجر ليؤدى دور المستشار للربان فى خصوص العمليات المتعلقة بالبضاعة، فإذا اتفق مع الربان فى شأن ما كان اتفاقهما ملزماً للمجهز والمستأجر، وإذا تجاوز الربان عن رأى المندوب فهذا الأخير يتصل بموكله المستأجر ليتدبر الأمر مع المجهز.

ومن الواضح أن أعمال مندوب المستأجر لا تلزم المجهز أمام الغير إذ لا صفة للمندوب فى الزامه.

٢٢٦ ـ حدود سلطة المستأجر على الربان والطاقم «صورتان» نتائج هذه السلطة:

قد تكون للمستأجر ـ بمقتضى المشارطة ـ سلطة كاملة على الربان والطاقم فى ادارة السفينة، فيكون الربان تابعاً وخاضعاً له (مع مراعاة

---

(١) انظر Le Clère Une Fonction en voie de renouveou; le suprecargce. D.M.F. é%(= p. 431;
Plerre Bouloy. note sous Parls 6 mal 1965 D.M.F. 1965
P. 553.1.٩٤ لوكلير فى كتابة رقم

سلطاته الخاصة المقررة له بالقانون والتى لا يمكن التدخل فيها وهى المتعلقة بوظيفته الفنية فى قيادة السفينة) فى كل ما يتعلق بالسفينة والرحلة البحرية ، ويكون ذلك متى نقل العقد إلى المستأجر إدارة السفينة من الناحية التجارية وكذلك من الناحية الفنية ، وتكون للمستأجر لهذا السبب الحيازة القانونية للسفينة ويسأل عن كل ما يتسبب عن استغلالها من نتائج ، وهذه هى صورة المشارطة الزمنية مع نقل السلطة كاملة وهى ما يعبر عنه الانجليز بعبارة time-charter by demise .

ولكن الغالب أن يحتفظ المؤجر بواسطة الربان بحيازة السفينة وإدارتها من الناحية الفنية ، ولا يكون للمستأجر سوى الادارة التجارية ، وهذا هو ما تقرره بنود مشارطة بلتيم إذ لا تعرض لأصل احتفاظ المجهز بإدارة السفينة ولكنها تقتصر على القول أن الربان يخضع لأوامر المستأجر فى خصوص استخدام السفينة (م ٩)(١) ، وهو ما يعبر عنه الشراح بالادارة التجارية .

ويقول الأستاذ ليرو (٢) : « إن الفكرة الأساسية فى المشارطة الزمنية « بلتيم » أن المجهز إذ يضع السفينة ـ تحت تصرف المستأجر لمدة زمنية محددة ـ يحتفظ مع ذلك بإدارة السفينة وحيازتها القانونية ، وهذه المشارطة ليست مشارطة مع نقل السيطرة« demise » لأن المجهز لا يتخلى عن السفينة وعن الطاقم للمستأجر بل يحتفظ تحت مسئوليته بأدارة السفينة بواسطة ربانه وبحارته الذين يعينهم ويدفع مرتباتهم ويعزلهم ، والذين يظلون بحسب الأصل تابعين له « . . . »وأن المادة ٩ من هذه المشارطة تحدد الحالات التى يكون فيها الربان تحت أمر المستأجر ، فى إستخدام السفينة والمسائل الأخرى التجارية ، ومعنى ذلك أن يستبعد من كل هذه الحالات كل ما لم يرد به نص / ولهذا فالمجهز لا يسأل عن أعمال الربان المتعلقة بتجارة السفينة ، ويصبح الربان فى المشارطة ورجال الطاقم والوكلاء البريون فى خصوص العمليات التجارية تابعين للمستأجر بالرغم

---

(١) يوننتافيس رقم ٢٧ .

(٢) فى قرار التحكيم الذى اصدره فى ٢٤ اكتوبر ١٩٥٨ ترى فرنسى ١٩٥٩ ص ٣٠٤ ، كذلك جرانميزون فى تعليق تحت س رن ٢١ نوفمبر ١٩٥٦ بحرى ١٩٥٧ ص ٩٥ ،ريبير ٢ ـ١٣٨٠ ـ ٢ ، رينارد فى مقاله مشارطة الإيجار وسند الشحن فى بحرى فرنسى ١٩٥٥ ص ٦٧ .

من أنه فى حالة سوء خدماتهم لا يكون للمستأجر سوى أن يطلب من المجهز أن يحل غيرهم محلهم».

٢٢٧ - ويعبر الشراح عن هذه الصورة بقولهم أن مشارطة الإيجارالزمنية فى وضعها العادى الذى يمثله نموذج مشارطة بلتيم، تخول المستأجر الإدارة التجارية للسفينة وتبقى للموجر إدارتها الفنية أو الملاحية(١).

فما المقصود بذلك؟ ما المقصود بالإدارة الملاحية التى هى أصل يبقى للمؤجر، وما المقصود بالإدارة التجارية التى تنتقل إلى المستأجر؟

تبدو أهمية الإجابة عن السؤال فى أن كلا من طرفى المشارطة يسيطر على السفينة ونشاطها بقدر الإدارة التى تكون له، وبالتالى يسأل عن هذه السيطرة أو الإدارة. ولا تثور صعوبة إذا كانت المسألة بصدد عمل معين نصت المشارطة على بقاء القيام به للمؤجر أو انتقاله إلى المستأجر، ولكن المشكلة تبدو إذا أردنا تفسير عبارة «إستخدام السفينة أو أى مسائل أخرى أو إدارتها التحارية» الواردة بالمادة ٩ من مشارطة بليتم أو تفسير العبارة العامة «الإدارة التجارية» la gestion commerciale أو الاستغلال التجارية l'ecxploiton commerciele، أو مقابلها الوارد فى النص الانجليزى للمادة ٩ من المشارطة إذ يعبر عنها بقوله: emloyment and agency.

فى تفسير هذه العبارات يرى الأستاذ بوتافيس(١) أن إستغلال السفينة تجارياً يتضمن أن يقوم المجهز بأعباء ثلاثة: الأول هو إدارتها المادية والادارية أى تجهيز السفينة بما يلزمها والقيام بما تتطلبه من صيانة وإصلاحات، والثانى هو الأعمال الملاحية أى تشغيل أجهزة السفينة وقيادتها وهى وظيفة فنية ملاحية، والثالث هو استغلال نشاط السفينة فى التجارة. والغالب فى الاصطلاح أن تطلق على النوعين الأول والثانى عبارة الادارة الفنية أو الملاحية بالمقابلة للادارة التجارية أو الاستغلال التجارى.

---

(١) ليروفى قرار التحكيم السابق.

(٢) رقم ١٦.

ولكن هذا البيان لا يتقدم بنا كثيراً ولا يسّاعد على تحديد ما إذا كان عمل معين يدخل فى الاعدارة التجارية أو فى الاعدارة الفنية، وبالتالى تحديد من الذى يسأل عنه هل هو المستأجر أم المؤجر. وقد عرضت المسألة على الضاء واقترحت معايير لهذه التفرقة:

فقيل أولاً أن الإدارة التجارية هى الأعمال التى يتحمل المستأجر أعباءها المالية فمتى ورد نص فى الإتفاق على أن المستأجر يدفع مصاريف الشحن والتفريغ أو رسوم الموانى ورسوم الإرشاد أو أجور رجال الطاقم، فمعنى نلك أن هذه الأعمال تدخل فى الإدارة التجارية التى خولت له وبالتالى تكون المسئولية عن تنفيذها عليه. ولكن هذا المعيار رفض على الرأى الراجح واعتبر مثل هذا النص خاصاً بتوزيع المصروفات وحدها دون توزيع المسئوليات، وكذلك حكم توزيع الأرباح الناتجة من عمل معين فلا شأن له بتوزيع سلطات إدارة السفينة(١).

واقترح كذلك النظر إلى الهدف من العمل فإن كان يهدف إلى تحقيق ناتج أو ربح من استغلال أعباءها وتكون له لذلك سلطة الاعشراف عليها، وقد عيب على هذا الاقتراح أنه غير حاسم وبالتالى غير عملى، لأن من الصعب تمييزالأعمال التى تكون لها غاية تجارية من الأعمال التى تتجرد من هذه الغاية ولا يكون لها سوى هدف ملاحى فنى، خاصة وأن معظم الأعمال المتعلقة بالسفينة تهدف إلى غاية تجارية لأن ملاحة السفينة هدفها الربح.

لذلك ينظر الرأى الراجح إلى طبيعة العمل فى ذاته(٢)، ويعتبره ملاحياً أو تجارياً بحسب طبيعته الفنية (لاحظ أن هذا القول ذاته يحتاج إلى تحديد لأن إصطلاح «ملاحى أو تجارى» غير محدد. (وتثير هذه التفرقة مشاكل ما تثور عند محاولة التفرقة بين الخطأ الملاحى والخطأ فى إدارة السفينة والخطأ التجارى، فى مسئولية الناقل طبقاً لمعاهدة سندات الشحن).

---

(١) انظر قرار تحكيم ليرو السابق.

(٢) ربيير بولوا فى تعليقه تحت س باريس ٦ مايو ١٩٦٥ السباق، ليرو فى قراره السابق.

ويوضح هذا الفريق رأيه بالاقتصار على ضرب أمثلة، فيقول أن الإدارة التجارية تتضمن عمليات قانونية وعمليات مادية، أما العمليات القانونية فهى إصدار سندات الشحن وتوقيعها، وأما العمليات المادية الداخلة فى الإدارة التجارية للسفينة فهى شحن البضاعة وتستيفها وفكها وتفريغها وتسليمها للمرسل إليهم وفقط فى الحدود التى لا تكون فيها هذه العمليات لازمة للمحافظة على سلامة السفينة أو الرحلة[١].

ولعل أقرب المعايير إلى الدقة هو ما قال به الأستاذان تشورلى وجايلز من التفرقة بين واجبات الناقل كناقل. وواجباته كتأمين مخزن للبضاعة، فكل ما يمس عملية النقل ذاتها ملاحى وما يعرض لعمليات تخزين البضاعة والمحافظة عليها تجارى[٢].

هذا، وقد يكون العمل الواحد داخلاً فى الإدارة الملاحية وفى الإدارة التجارية، مثل عمليات تستيف البضاعة أو رصها على السفينة، فهى ملاحية متى تعلقت بتوازن السفينة، وهى تجارية متى كان النظر إليها من زاوية المحافظة على البضاعة وكانت هذه العمليات مقصوداً بها ذلك.

هذا، وتقول المادة ١٧٤ (١) يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية للسفينة. (٢) وتنقل الإدارة التجارية للسفينة إلى المستأجر ويتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وأداء رسوم الموانى والإرشاد وغير ذلك من المصروفات، ويلتزم بتنفيذ الربان بتنفيذ تعليماته المتعلقة بهذه الإدارة.

٢٢٨ - نتائج إنتقال السلطة على الطاقم إلى المستأجر - معنى ذلك[٣]:

- سنرى أنه يترتب على دخول الربان فى سلطة المستأجر أن يكون هذا الأخير مسئولاً - أمام المؤجر أو أمام الغير - عن أعمال الربان والبحارة فى حدود السلطة المقررة للمستأجر، وفى هذه الخصوصية يثور

---

(١) بيير بولوا، فى تعليقه السابق.

(٢) تشورلى وجايلز ص ١٤٩.

(٣) بلفورد وآخرين ص ١٩٥.

البحث عملا فى تحديد من هو المتبوع الذى تمكن مقاضاته عن أخطاء الربان والبحارة . وسنعود إلى هذه المسألة تفصيلا فيما بعد .

وليس للربان أن يناقش بغير مبرز unduely أوامر المستأجر فى خصوص إستخدام السفينة ، وليس معنى ذلك أن يطيعه ولو كان ذلك رأيه بسبب خطراً ظاهراً ، فللربان ، بل وعليه ، أن يرفض متى كان ذلك يعرض السفينة أو صلاحيتها للملاحة لخطر .

كما أنه لاطاعة عليه إلا فيما يتعلق باستخدام السفينة ، وعلى النحو التـالى :

- فإن معنى ذلك أن على الربان أن لايطيع أوامر المستأجر فوراً ومباشرة immedatly ودون تفكير ، بل أن عليه أن يسلك السلوك المعقول ، فأحياناً يكون عليه أن يطيعهفى الحال ، وفى حالات أخرى يكون عليه أن يتحرى ويتأكد ويفكر قبل أن ينفذ ، ومثال ذلك أن يكون الأمر الصادر إليه قد يرتب مسئولية المستأجر أمام السلطات أو الغير فيكون من واجب الربان أن يحيط المستأجر علماً وأن يطمئن منه إلى أن المستأجر مصر عليه .

- كذلك فإن طاعة الربان محدودة بما يكون من سلطة المستأجر - وفقاً لمشارطة الإيجار - أن يصدره .

- وبرغم كون الربان خاضعاً ومنفذاً لأوامر وتعليمات المستأجر فانه يظل تابعاً للمؤجر الذى يسأل عن إهماله فى حدود الشروط والاعفاءات الواردة بالمشارطة ان كان ، وذلك رغم أن المؤجر لا يكون له أى سلطة أو إمكانية فى مراقبته أثناء تنفيذه أوامر المستأجر .

- ولا يلقى هذا الشرط على الربان التزاماً مطلقاً absolute بل مجرد بذل العناية المعقولة reasonable skill and care

وفى معنى استخدام السفينة هنا employolnint clause قضى مجلس اللوردات أن المقصود بالاستخدام هنا هو استخدام السفينة وليس الأشخاص ، وأنه يشمل الأوامر بالذهاب إلى موان معينة للشحن أو التفريغ ، ولكنه لا يشمل كيفية تنفيذ الأوامر من الناحية الملاحية أو الفنية التى تظل من اختصاص الربان ومسئوليته وحده فعليه فيها أن يراعى الأصول الفنية ويعمل فيها رأيه وخبرته .

وهكذا فالمسائل الملاحية وإدارة السفينة تبقى دائماً مسئولية المؤجر ورجاله .

ويدخل فى إستخدام السفينة الأوامر بالذهاب إلى ميناء أو البقاء فيه أو الخروج منه وكذلك الأمر بشحن حمولة معينة .فالضرر الذى يصيب المؤجر بسبب تنفيذ ذلك يخوله حق مطالبة المستأجر بالتعويض ، وبلا حاجة إلى إثبات أن الحمولة (مثلاً) التى أمر المستأجر بشحنها غير عادية .

وإنما يلزم المؤجر تقديم الدليل على السببية بين الضرر وأوامر المستأجر ، ذلك أن الضرر قد يقع أثناء تنفيذ أوامر المستأجر ولكن ذلك ليس وحده دليلاً على أنه نتيجة لتنفيذ هذه الأوامر وإلا فلا تعويض على المستأجر :

مثال : أمر المستأجر السفينة بشحن حمولة من ميناء معين . استأجر الربان شركة محلية لعملية الشحن . سقط أحد عمال الشحن من مكانه على السفينة الذى كان يجب أن يكون له سور . تحمل المؤجر بعض النفقات كأتعاب وتسوية المطالبة القضائية ثم أراد الرجوع على المستأجر . رفض طلبه لأن هذه النتيجة لم يكن سببها تنفيذ أوامر المستأجر بلى عدم وجود السور (ولم يكن المستأجر مسئولاً عن ذلك) واهمال العامل نفسه وليس أوامر المستأجر أو سوء اختياره لعمال غير مختصين .

المبحث الثالث
مسئولية المؤجر أمام المستأجر[1]

٢٢٩ - يحكم هذه المسئولية اتفاق الطرفين ، بعبارة أخرى تقوم مسئولية المؤجر إذا لم يف بالتزاماته التى يفرضها عليه الاتفاق ، كما يسأل إذا خالف أحكام المواد ١٦٩ و ١٧٣ من القانون البحرى ، ولا تنطبق عليه أحكام مسئولية الناقل التى تلقى على الناقل إلتزاماً بضمان نتيجة معينة هى تسليم البضاعة .

---

(١) انظر شوفو فى مقاله بحرى فرنسى ١٩٦٢ ص ٣ رقم ٣ .

فتقضى المادة ١٦٩ أن يسأل المؤجر عن الضرر الذى يصيب البضائع التى يضعها المستأجر في السفينة إلا إذا أثبت أنه قام بتنفيذ إلتزاماته كاملة (القانونية والاتفاقية) وأن الضرر لم ينشأ عن تقصيره أو تقصير تابعيه فى تنفيذها .

وهذا النص عام فى الإيجار بالمدة والإيجار بالرحلة .

وتقول المادة ١٧٣ ، يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما ، وفى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلتزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها فى عقد الإيجار ، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة العقد .

٢٣٠ - ومعظم المشارطات تنص صراحة على أن المطلوب من المؤجر إلتزام ببذل عناية فى تنفيذ الالتزامات التى تفرضها عليه[١] ، وذلك تطبيقاً للفكرة الانجليزية التى تسيطر على تنظيم مشارطات إيجار السفن[٢] . وبخلاف نصوص القانون المصرى .

وتنص المشارطة على إلتزام للمؤجر بالتزام محدد أى بتحقيق نتيجة معينة فعندئذ لا يبرأ المؤجر من مسئولية عدم تنفيذ هذه النتيجة إلا طبقاً للقواعد العامة فى المسئولية عن هذا الالتزام أى بإثبات نسبة تخلف النتيجة إلى سبب أجنبى عنه ، وقد طبقت محكمة « Séte » ، فى ١٢ يوليو ١٩٦٠[٣] . ذلك فى واقعة مشارطة إيجار زمنية بقصد نقل نبيذ ونصت المشارطة على إلتزام المؤجر تسليم السفينة فى حالة صالحة وعلى أنه يضمن عدم تلف النبيذ بسبب رائحة خزانات السفينة أو تأثره بالمشحونات السابقة فى السفينة ، فرتبت المحكمة على هذه الصيغة أن المجهز « يلتزم أن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة ليس فقط فى حالة جيدة من حيث صيانتها وصلاحيتها للرحلة بل كذلك قادرة على أداة الغرض التى أجرت من أجله ، وأن إلتزامه هذا التزام بنتيجة وليس إلتزاماً بوسيلة » .

---

(١) مشارطة بلتيم بند رقم ١٣ ، نفس المعنى شوفو رقم ٧٧٤ .

(٢) شوفو ٧٧٣ ، ريبير ٢ - ١٦٩٠ .

(٣) بحرى فرنسى ١٩٦١ ص ٤٢٢ ، ومنشور بالمجلة الفصلية ١٩٦٢ ص ١٤٣ و ص ١٤٣ مع تعليق للأستاذ جوجلار .

وإنما يلاحظ أن المحكمةفى حكمها هذا اعتمدت على صيغة المشارطة ولذلك فهى لم تنكر بل أقرت كذلك أن للطرفين الحرية فى تحديد إلتزاماتهما[١].

ولتحديد طبيعة إلتزام المؤجر أهمية تبدو فى أنه إذا كان إلتزامه بنتيجة فإنه لايبرأ من مسئولية العيب الخفى فى السفينة، بخلاف مالو اعتبر التزاماً ببذل عناية فإنه يبرأ متى أثبت أنه لم يستطع كشف هذا العيب رغم بذله العناية المعقولة[٢].

وبهذا الرأى الأول يأخذ القانون المصرى كما تقدم.

٢٣١ - مسئولية المؤجر عن الربان والطاقم: قدمنا أن الربان والطاقم يخرجون - بمقتضى المشارطة الزمنية - من سلطة المؤجر إلى سلطة المستأجر وذلك من الناحية التجارية، فهل يظل المؤجر مسئولاً عن أفعالهم طبقاً لنص المادة ٨٠ بحرى أن المالك مسئول عن أفعال الربان والطاقم ؟ يرى بعض الفقه أن المالك يظل مسئولاً عنهم حتى فى هذه الصورة على أساس أنهم لا يزالون تابعين للمالك بحكم المادة ٨٠ بحرى التى تعتبر - فى نظرهم - تطبيقاً للقواعد العامة[٣] وهو رأى متناقض لأنه متى اعتبر هذا النص تطبيقاً للقواعد العامة فإن هذه القواعد ذاتها تقضى بعدم مسئولية المالك عنهم فى الحدود التى يعتبرون فيها قد خرجوا من تبعيته ودخلوا تحت سلطة المستأجر.

بينما يرى البعض الآخر ضرورة التفرقة بين المسئولية عن أخطاء الطاقم الفنية أو الملاحية، وهذه يتحملها المؤجر إذ تظل له الإدارة الفنية للسفينة ويظل الطاقم تابعاً له فى خصوص هذه الإدارة، وبين المسئولية عن الاخطاء التجارية، وهذه لا شأن له بها بل يتحملها المستأجر الذى أصبحت له الإدارة التجارية[٤].

---

(١) بيد ليفر، رقم ٢٦.

(٢) بيد ليفر ٢٦، شوفو ٧٧٦.

(٣) بيد ليفر ٢٧.

(٤) محكمة نانت التجاري ١٥ اكتوبر ١٩٢٣ ملحق دور ١ ص ٤١٢، رودبير فى الموجز رقم ٢٩٣ حيث يرى هذا الراى متفقاً مع روح مشارطة بلتيم.

٢٣٢ ـ الشرط باعفاء المؤجر من المسئولية :

يلاحظ أن معظم المشارطات تنص على اعفاء المؤجر من المسئولية أمام المستأجر فى بعض الحالات (بلتيم ١٣) . وهو شرط صحيح[١]، يبرره عملاً أن العقد يضع الطاقم تحت أوامر المستأجر .

فتقضى مشارطة بلتيم بإعفاء المؤجر من كثير من إلتزاماته ، إذ تنص المادة ١٣ منها على أن « لا يسأل المجهز عن التأخير فى تسليم السفينة ، ولا عن التأخير أثناء سريان المشارطة ، ولا عن هلاك وتلف البضاعة التى على السفينة إلا إذا كان هذا التأخير أو الهلاك بسبب عدم بذل العناية الواجبة من جانب المجهز أو وكيله فى جعل السفينة صالحة للملاحة أو اعدادها للرحلة ، أو بأى عمل آخر أو إمتناع شخص أو إهمال المجهز أو وكلائه .

« ولا يسأل المجهز فى أية حالة أخرى لا عن الضرر أو التأخير أياً كان ولا بأى طريقة حصل ولو كان بإهمال أو إمتناع من جانب تابعيه .

« ولا يسأل المجهز عن أى هلاك أو ضرر ناشىء أو متسبب عن الاضراب والاغلاق والايقاف والعراقيل من جانب العمال (بما فيهم الربان والضباط والبحارة) سواء كان جزئياً أو عاماً » .

وطبقاً للمادة ٩ لا يسأل المجهز عن نقص البضاعة أو اختلاطها بغيرها ولا عن العلامات ولا عدد القطع أو الطرود ولا عن التلف أو المطالبات بشأن البضاعة الناشئة عن سوء الرص أو بسبب آخر .

ومفهوم هذين النصين معاً ، المادة ١٣ والمادة ٩ ، أن هناك تفرقة بين الضرر الحاصل بخطأ من المجهز أو وكلائه وبين الضرر الحاصل بخطأ من تابعيه أو من أشخاص لا يسأل عنهم وفى عمليات لايتولى القيام بها .

---

(١) ريبير رقم ١٧٣٨ ، شوفو رقن ٧٨١ .

يرى البعض فى فرنسا (ريبير ١٧٥٠) أن هذا الشرط وإن كان يشمل كل الأشخاص العاملين فى خدمة السفينة فإنه لايرتب اثره المبرىء من المكسئولية إلا بالنسبة لأفعال التابعين البحريين « nautique » ، أما بالنسبة لغيرهم من التابعين ، اى التابعين البريين ، فلا يؤدى إلا إلى قلب عبء الاثبات ـ ولا يفرق الشرط بين الأخطاء الملاحية والأخطاء التجارية .

اما فى التشريع المصرى فالشرط صحيح طبقاً للمادة ٢١٧ مدنى .

فالمادة ١٣ تواجه الضرر الحاصل بسبب التأخير فى تسليم السفينة للمستأجر أثناء سريان المشارطة أى بعد استلام المستأجر للسفينة ودخولها فى عهدته، والضرر الذى يصيب البضاعة المشحونة. فى هذه الحالات لاتقوم مسئولية على المجهز إذا كان السبب فى عدم صلاحية السفينة، وهذه صورة لخطأ شخصى من المجهز، أو كان خطأ آخر أو إهمال منه أو من وكلائه بحيث يكون خطأ الوكيل منسوباً إلى المجهز.

ثم تواجه المادة ١٣ فى فقرتيها الثانية والثالثة حالة الضرر الذى يصيب المستأجر فى صورة تلف بالبضاعة أو تأخير، راجع إلى خطأ تابعى المجهز أو عمال آخرين، فهنا لا مسئولية على المجهز.

أما المادة ٩ فهى تعرض للضرر الذى يصيب البضاعة لأسباب تتعلق بمعاملة البضاعة، فلا يسأل عنها المجهز لأنها مما يدخل فى الإدارة التجارية للسفينة وهذه من شأن المستأجر ولا سلطان عليها للمجهز، فطبيعى أن لا يسأل عنها، ويكون الربان وكافة العمال الآخرين الذين يتولونها تابعين فى خصوصها للمستأجر وعليه وحده تبعتها.

ويلاحظ أن مثل هذا الشرط- إذ ينظم العلاقة الداخلية بين طرفيه- لا يكون نافذاً على الغير الذين لم يكونوا طرفاً فيه، فيكون لهم أن يتجاهلوه وأن يتمسكوا بمسئولية المجهز إذا توصلوا إليها عن طريق سند قانونى صحيح دون أن يكون له الاحتماء من دعواهم بهذا الشرط.

الفرع الثانى

إلتزامات المستأجر

المبحث الأول

تحمل نفقات إستغلال السفينة

٢٣٣ - تقع نفقات الملاحة على المستأجر باعتبار أنه هو الذى يستغل السفينة، ويقصد بهذه النفقات المبالغ التى تتعلق بسير السفينة وإستغلالها فى النقل، ومثالها نفقات وقود السفينة ورسوم الإرشاد

---

(١) انظر: Piedelivre, La régligence clause dans les charts-parties, D.M.F. 1966 P. 131.

ونفقات العمليات المتعلقة بالبضاعة كشحنها ورصها وتفريغها ، وتنظيف عنابر السفينة ، وعمولة وكلاء السفينة ، وكل النفقات الأخرى الناشئة عن سير السفينة .

وتأخذ بهذا المبدأ المادة ٢/١٧٤ من القانون المصرى ، فتلزم المستأجر بتزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وبدفع رسوم الموانى والإرشاد وغيرها من المصاريف . . . .

٢٣٤ - وتفصل المشارطات عادة هذه النفقات :

فتقول مشارطة بلتايم فى مادتها الرابعة : « يقدم المستأجر على نفقته كل الفحومات بما فى ذلك فحم المطبخ ، والوقود السائل ، والماء اللازم للمراجل ويدفع رسوم الميناء والإرشاد (سواء كان إلزامياً أولاً) والأنوار والقطر والرسوم القنصلية (ما عدا ما يخص الربان والضباط والطاقم) ، ورسوم ومصاريف القنوات والأرصفة وغيرها بما فيها كل رسم أجنبى عام أو محلى أو تفرضه الدولة ، وكذلك كل رسوم الأرصفة والموانى والحمولة فى ميناء إستلام السفينة من المؤجر أو ردها إليه (إلا إذا كان سببها حمولة منقولة قبل استلام السفينة أو بعد ردها للمؤجر) ، وكذلك أتعاب الوكلاء والوكلاء بالعمولة .

« وعلى المستأجر كذلك أن يقوم وعلى نفقته بشحن البضاعة وتستيفها (بما فى ذلك وضع الفواصل « Fardage » بإستثناء ما يوجد منها على السفينة عند إستلامها فله إستعماله بلا مقابل) والتفريغ والوزن والعد وتسليم الحمولة ومعاينة الروافع Ecoutille والطعام المقدم للأشخاص ذوى الصفة الرسمية وعمالهم وكل المصاريف والنفقات الأخرى ، بما فيها ما يدفع عن التأخير والمصاريف الناشئة عن الحجز الصحى (بما فيه مصاريف التطهير) .

« وعلى المستأجر نفقات الحبال والخطافات والسلاسل وغيرها التى يستخدمها بالفعل للشحن والتفريغ وكل الحبال والسلاسل الخاصة التى تلزم لإستخدامها فى الميناء لعملية الرباط ، على أن تزود السفينة بروافع وحبال تكفى لرفع فلنكات فى حدود وزن الواحدة طنين » .

وتقضى المادة ١٧ من نفس المشارطة أن «تعمل السفينة نهاراً وليلاً إذا طلب ذلك. ويرد المستأجر للمجهز مايتحمله بسبب أجر الساعات الإضافية التى عملها الضباط[1] والبحارة وذلك طبقاً لجدول الساعات والأجور المبين فى نظام السفينة.

المبحث الثانى
احترام القيود المقررة فى إستعمال السفينة

٢٣٥ - يهدف العقد إلى تمكين المستأجر من الانتفاع بالسفينة بشىء من الحرية، ولذلك ينقل إليه قدراً من السلطة عليها وعلى طاقمها، ولكن حقه فى هذا الإستعمال ليس مطلقاً، بل ترد عليه قيود تفصلها المشارطات، وبعض هذه القيود يتعلق بالبضاعة التى تنقلها السفينة وبعضها خاص بالمناطق والموانى التى ترتادها.

ومن ذلك النص على أن «تستخدم السفينة فى عمليات نقل قانونية لنقل بضاعة مشروعة، بين موان أو أماكن مأمونة يمكن للسفينة أن تظل فيها دائماً عائمة وفى أمان، وفى الحدود الآتية:

ولا يشحن عليها حيوانات حية ولا بضضاعة قد تؤدى إلى أضرار، أو بضاعة قابلة للاشتعال أو خطر (كالأحماض والمفرقعات ...) (م ٢ من مشارطة بلتيم) (م ١٧٠ من القانون).

وأما تقييد حرية المستأجر من حيث المناطق التى ترتادها السفينة فيكون بأن يحظر عليه إرسالها إلى بحار أو مناطق أو موان معينة، أو يقصر إستخدامها فى أماكن معينة، وتوضع شروط للموانى التى تدخلها.

٢٣٦ - التنظيم القانونى: المبدأ العام للحدود التى يكون على المستأجر إحترامها فى إستعماله السفينة، هو أنه «لا يلزم المؤجر (أى الربان أو السفينة) بالقيام برحلة من شأنها تعريض السفينة أو البحارة لخطر غير عادى إذا وقع هذا الخطر أو عرف بعد التأجير ولم يكن متوقعاً قبله».

---

(١) انظر لوكلير رقم ١٠٣.

وهذا مبدأ مفهوم ضمناً وتشير إليه المادة ١٧٠ بعبارة سوء إستغلال السفينة.

ومعنى ذلك أنه يلزم فى الرحلة التى لا يلزم المؤجر القيام بها ما يلى :

١ - أن يكون من شأنها أن تعرض السفينة أو البحارة لخطر، فيستوى إذن أن يهدد الخطر السفينة أو البحارة أو هما معاً.

٢ - أن يكون هذا الخطر غير عادى، أى غير مألوف فى الملاحة البحرية بالنظر إلى ذات السفينة وشروط العقد.

٣ - أن يكون هذا الخطر غير قائم وقت التعاقد، أو كان قائماً ولكنه لم يكن معروفاً للطرفين ولم يكن متوقعاً. أما إذا كان، قائماً ومعروفاً، أو قائماً وغير معروف للطرفين ولكن عليهما أن يتوقعاه. فليس للمؤجر أن يرفض تنفيذ الرحلة المطلوبة، لهذا الخطر، لأن العقد يفترض فى هذه الظروف أنه يواجهه، سواء كان المؤجر يتوقعه أو لامادام كان يجب عليه - بحكم الظروف وبحكم كونه محترفاً - أن يتوقعه.

٢٣٧ - لا تخلو المشارطات من تنظيم مفصل لهذه المسائل.

ومثاله اشتراط أن تكون السفينة «دائماً عائمة» always afloat فى كل مكان تذهب إليه، وشرط الجليد الذى يقضى بعدم إلزام السفينة دخول ميناء يحصره أو يكون به جليد، وشرط الحرب وهو يمنع إدخال السفينة ميناء محاصراً أو فى حالة حرب.

وتقضى مشارطة بلتيم أنه «لا يجوز أن يطلب إلى السفينة ولا يجوز إلزامها بالذهاب إلى :

(أ) كل مكان فيه وباء أو يكون فيه للربان والضباط والبحارة الحق بحكم القانون أن يتخلفوا عن اتباع السفينة.

(ب) كل مكان يحصره الجليد، أو كل مكان تكون فيه الأنوار والفنارات والشمندورات معرضة لتعطلها بسبب الثلج عند وصول السفينة إليه أو كل مكان يكون هناك احتمال أن تعجز السفينة - عادة - بسبب الثلج عن الوصول إلى هذا المكان أو أن تعجز عن الخروج منه بعد أن تكمل شحنتها أو تفرغها. وإذا حصل بسبب الجليد - إن قدر الربان - هناك خطورة على بقائه فى مكان الشحن أو التفريغ نتيجة إحاطة الجليد

بالسفينة أو إصابة السفينة بضرر ، فإن له أن يذهب إلى مكان مفتوح مناسب وينتظر هناك التعليمات الجديدة للمستأجر .

وكل تأخير لسبب من هذه الأسباب المتقدمة يتحمله المستأجر (م ١٥).

والأصل المميز للمشارطة الزمنية والذى يفرقها عن المشارطة بالرحلة هو حرية المستأجر فى إرسال السفينة إلى أى مكان فى العالم (فيما عدا الأماكن الخطرة) . والهدف من شرط وضع الحدود التجارية ليس أنه يعطى المستأجر هذه الحرية فهذه مقررة للمستأجر بلا حاجة إلى الشرط بل هدفه وضع قيد عليه بإبعاده عن بعض المناطق .

الأمر بالإبحار خارج هذه الحدود : حق الربان فى الرفض :

هذا الأمر مخالفة من المستأجر لسلطاته ، وللربان رفض تنفيذه ، رغم الشرط الذى يضع الربان تحت امرة المستأجر ، كما لا يلزم الربان بتوقيع سندات شحن لعمليات تتجه إلى خارج هذه الحدود المقررة بالمشارطة .

وإذا تضمنت المشارطة بيان رحلة محددة وكذلك حدوداً للتجارة أوسع فإن ذكر الرحلة يكون له الأولوية Paramount ولا تعتبر هذه الحدود موسعة لسلطة المستأجر بل هى تضيق منها . فإن أطاع الربان أمر المستأجر المخالف للمشارطة ، فماذا يكون الحكم ؟

إذا أطاع الربان أمراً بالإنحراف عن حدود المشارطة فلا يعتبر ذلك نزولا من المؤجر عن حقوقه فى التمسك بما ورد بالمشارطة ، وإذا أقر المؤجر الربان - مع التحفظ والاحتجاج - طاعة المستأجر كان للمؤجر حق فى التعويض بقدر الأجرة الزائدة فى السوق عن الرحلات التى تمت بالمخالفة للمشارطة حتى ولو كانت تجاوز ما أنفقه المستأجر من مصروفات إضافية فى هذه الرحلات .

الانفاق على جواز مخالفة قيود نطاق الرحلات :

أحياناً يتفق على جواز مخالفة القيود بالمشارطة نظير مبالغ إضافية تعادل قسط التأمين الزائد الذى يطلبه المؤمن . ولا يعنى هذا الاتفاق خلاص المستأجر من مسئوليته عن سلامة الموانى التى يرسل إليها السفينة والخارجة عن النطاق المرسوم بالمشارطة ، لأن دفع المستأجر قسط التأمين الزائد يحقق له فائدة هى إمكان إرسال السفينة إلى منطقة ما كان

المؤجر يرتضيها لولا ذلك. ولكن ذلك لا يعنى أنه بدفعه هذا القسط أصبح له الحق فى إرسالها إلى هذه الرحلة دون أن يتحمل مخاطرها[١].

٢٣٨ - ويسأل المستأجر كذلك عن أمان الأرصفة docks والمراسى wharves, berths والأماكن الأخرى داخل الميناء الذى يطلب إرسال السفينة إليه، وسواء كان هناك إلتزام صريح به أم لا.

وما يقال عن واجب المستأجر بالنسبة للميناء الآمن يقال كذلك بالنسبة للمرسى الآمن.

٢٣٩ - safely lies, always aflooct :

قيل أن العبارة تنصرف إلى الخصائص الفنية الملاحية للمرسى، لكن الغالب الآن فى تفسير هذه العبارة أنها تختلف عما يرد فى مشارطة بلتايم وانها تتسع لكل نواحى السلامة.

---

(١) ونعرض فيما يلى لأهم احكام القضاء الإنجليزى فى خصوص «الميناء الآمن»، وفى معنى always afloat كما طبقها فى المشارطة الزمنية، وهى أحكام تصدق على المشارطات بالرحلة، كما سنرى.

ويفرق الانجليز بين المشارطات التى لا يعين فيها الميناء، وتلك التى ترد فيها هذا التحديد، ففى المشارطات التى تحدد الميناء، ويطلب إلى المستأجر ان يعين الميناء.

فتعتبر مخالفة للعقد أن يرسل المستأجر السفينة إلى ميناء غير آمن unsafe لأن ذهاب السفينة إلى ميناء غير يخرجها من المنطقة التى رضى المؤجر أن تستخدم فيها السفينة.

فإذا أمر المستأجر بذلك.

١ - كان للربان ان يرفض تنفيذ الأمر حتى ولو كان هو - بمقتضى المشارطة - خاضعاً لأوامر المستأجر فيما يتعلق بإستخدام السفينة، لأن هذا الخضوع مقيد بكون الأمر مما يدخل فى سلطة المستأجر إصداره.

٢ - وإذا أصر المستأجر على أمره، ففى حالات معينة، قد يكون للمؤجر أن ينهى المشارطة.

٣ - ومتى اطاع الربان امر المستأجر وكانت طاعته معقولة وهلكت السفينة أو اصيبت كان للمؤجر حق طلب تعويض عن ذلك بسبب عدم أمان الميناء.

وتتلخص عناصر السلامة فى التعريف التقليدى للميناء الآمن :

a port will not be safe unless, in the relevent period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it, without, in the absence of some abnormal occurence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship.

أى أن الميناء لا يعتبر آمناً إلا إذا كان بوسع السفينة محل العقد - وفى الوقت المعين - أن تذهب إليه وتستخدمه وتعود منه دون أن تتعرض لمخاطر لا يمكن تفاديها بإستخدام أساليب الفن الملاحى ، تستثنى من ذلك طروء ظروف غير عادية .

والسلامة نسبية . والعبرة هى بالوقت الذى يلزم أن تصل السفينة فيه إلى الميناء وتستخدمه وتخرج منه ، فقد يكون الميناء آمناً فى وقت وغير آمن فى وقت آخر ، كما فى بعض الموانى التى تتعرض فى الشتاء لتجمد المياه ، أو للمد والجزر ، أو للعواصف الموسمية .

والمقرر أن اضطرار السفينة إلى الانتظار - بسبب عوامل جوية أو أسباب أخرى - قبل دخولها الميناء لا يعتبر فى ذاته سبباً يجعل الميناء غير آمن ، فالقانون لا يتطلب أن يكون الميناء آمناً فى ذات اللحظة التى تصله فيها السفينة ، فكما أنها قد تتعرض لعواصف فى رحلتها إلى الميناء تؤخر وصولها إليه فهى قد تتعرض لظروف تعطل دخولها فيه والمستأجر لا يسأل عن هذا التأخير فى الحالتين .

وكذلك يظل الميناء معتبراً آمناً ، ولو كانت السفن التى فيه تضطر أحياناً أو لظروف خاصة إلى مغادرته طلباً للسلامة .

الأخطـار الوقتيـة templarary dangers :

أحياناً يكون الخطر المؤقت عنصراً هاماً وسبباً فى عدم السلامة وخاصة إذا لم يكن هذا الخطر معروفاً للربان ، مثلا إذا كانت خدمات ومعونات الميناء لا تتوافر فى أوقات معينة ، كالفنارات وأجهزة الإرشاد وخطوط السير ، فهذه المخاطر تجعل الميناء غير آمن متى كان الربان يجهلها - بشكل معقول - ولو كانت مؤقتة .

كذلك الظروف الجوية قد تجعل الميناء غير آمن ولو كانت مدتها وقتيةفقد يصبح الميناء خطراً إذا كانت السفن تتعرض فيه للضرر بسبب تعذر الخروج منه أثناء العواصف غير المتوقعة ولو كانت مدتها قصيرة .

ولذا فإن القول إن المخاطر المؤقتة لا تجعل الميناء غير آمن يصح فقط فى حدود المخاطر المعروفة أو الظاهرة والتى تعطل السفينة فى وصولها إلى الميناء أو تواجدها فيه أو مغادرتها إياه ، فهذه المخاطر لا تجعل الميناء غير آمن .

التأخير الراجع إلى مخاطر ظاهرة patent :

قد يكون الميناء غير آمن إذا إمتد التأخير زمناً طويلاً sufficient ، ويقال فى ظل مشارطة يلتيم : « إنه يلزم قانونا أن يظل مفعول الخطر فترة بحيث يؤدى إلى تعطيل غير عادى inordinate delay بالنظر إلى طبيعة الرحلة والعقد .

والمقصود بالتعطيل غير العادى أن التأخير يجب أن يكون لمدة تهدم العقد . فالخطر أو العائق الذى يعطل السفينة لمدة أقصر من ذلك لا يجعل الميناء غير آمن .

٢٤٠ - الميناء الذى يصبح غير آمن بعد تعيينه :

يقع التزام المستأجر بتعيين ميناء آمن تذهب إليه السفينة عند التعيين أى عند إصداره أوامره ، والعبرة فى الحكم على كون الميناء آمنا هى بذلك الوقت ، ففى هذه اللحظة يلزم فى الميناء أن يكون فى التوقع العادى prospectively آمناً بحيث أن تتمكن السفينة فى الوقت المناسب مستقبلا أن تصل إليه وتستخدمه وتغادره فى أمان .

ولهذا لا مخالفة ولا خطأ على المستأجر إذا كان الميناء غير آمن وقت صدور أمره ولكنه أصبح آمنا عند وصولهاإليه .

كذلك لا خطأعليه إذا كان الميناء وقت تعينيه آمنا ثم أصبح غير آمن بسبب حادث غير متوقع وغير مألوف وقع بعد صدور أمر المستأجر ، وفى هذا المعنى نقول أن التزام اختيار ميناء آمن التزام غير مستمر continuing obligation ،وفى قضية The Evia ارسلت السفينة من كوبا إلى البصرة ،

وصلت شط العرب أول يوليو ١٩٨٠ ورست فى ٢٠ أغسطس وانهت التفريغ فى ٢٢ سبتمبر حيث نشبت الحرب بين العراق وإيران ، احتبست السفينة ولم تستطع الرحيل لمدة اعتبر معها العقد مهدوما بسبب المخاطر التى هددت الملاحة فى شط العرب . قال المحكم أن الميناء (البصرة) كان آمنا وقت صدور أمر المستأجر وعند وصول السفينة وأثناء وجودها فيه ، ولم يصبح غير آمن إلا بعد ذلك .

« ادعى المالك أن المستأجر مخطىء لمخالفة شرط ٢ من المشارطة الذى يوجب استخدام السفينة بين موان آمنة . رفضت أغلبية المحكمة هذا الادعاء وكذلك أعضاء مجلس اللوردات حيث قرروا أن المستأجر لم يخطىء مادام الميناء كان آمنا عند صدور الأمر وعند وصول السفينة ولم يصبح غير آمن إلا بسبب غير متوقع وغير مألوف وهو نشوب الحرب .

وتقع مسئوليه ما حدث على المؤمن على السفينة لأن المالك يتحملها طبقـاً لشرط ٢ » .

- وإذا كان الميناء آمناً وقت الأمر وصار غير آمن وقت سير السفينة إليه نشأ على المستأجر التزام جديد بالغاء الأمر الأول واصدار أمر جديد بتعيين ميناء آخر لو أرادا استمرار استخدام السفينة .

كذلك لو طرأ عدم السلامة والسفينة داخل الميناء ويمكنها تفادى الخطر بمغادرة الميناء نشأ التزام جديد على المستأجر بأن يأمر السفينة - بمغادرة الميناء ، وإذا كان لا يزال يرغب فى خدمة السفينة - فيكون عليه اصدار أمر جديد بتعيين ميناء آخر آمن . فى قضية ايفيا لم ينشأ هذا الالتزام عندما نشئبت الحرب إذ كان الأوان قد فات فلم يعد بوسع السفينة مغادرة الميناء .

والعبرة في كون الميناء آمنا هو أن يكون كذلك بالنسبة للسفينة المستأجرة بالذات ، كما يجب أن يكون الميناء آمناً بالنسبة للسفينة موضوع المشارطة بحمولتها كما هى faden as she is at the relevant time أى انه يجب النظر فى سلامته طبيعيا وسياسيا إلى السفينة المعنية وكذلك بحالتها الواقعية وهى بحمولتها .

٢٤١ - الذهاب الآمن إلى الميناء Safaty apparoach :

يلزم أن تكون السفينة قادرة على الوصول إلى الميناء المعين بسلام وإلا كان ذلك مخالفة لشرط ٢ من بلتيم.

وحكم أنه بعد مخالفة لشرط ٢ بلتيم أن تستخدم السفينة فى رحلة إلى ميناء يتعذر عليها الوصول إليه بسلام، ولا أهمية فى القانون أن يكون الخطر محددا located ، ولكن من حيث الواقع فان من الواضح أنه كلما كان الخطر بعيداً عن الميناء كلما كان تأثيره أقل على سلامة الرحلة، فالمستأجر لا يضمن أن الطريق الأقصر إلى الميناء أو أن طريقا معينا إليه يكون آمنا، وإنما يلزم أن تكون الرحلة التى يأمر بها مما يمكن تنفيذها بسلام من ربان عادى ماهر.

ولذا فان الميناء يكون غير آمن إذا كان الوصول إليه غير ممكن إلا بالتضحية بجزء من هيكلها، وكذلك يكون غير آمن إذا كان الدخول إليه يستوجب تفريغ جزء من الحمولة لتخفيف السفينة. وكذلك يكون غير آمن بسبب الخشية من التعرض للاحتجاز فى ميناء عدو أو للهجوم عليها فى الطريق إليه.

٢٤٢ - الأمان فى إستخدام المينا Safety in Use : يجب أن يكون الميناء آمنا من الناحية الطبيعية من حيث تركيبه وتكوينه وحجمه للسفينة محل النظر بحيث يمكنها استخدامه فى الوقت المحدد بأمان، مع اعتبار طبيعته واستعداداته. فلا يكفى أن يكون آمنا للدخول فيه إن لم يكن بقاؤها فيه مأمونا. فاذا كان الدخول إليه مأمونا والبقاء فيه كذلك ولكن كان تغير الجو يجعله خطيرا فلا يتوافر له الأمان.

وإنما لايلزم أن يكون استخدام الميناء مأمونا بدون انقطاع، أى بعبارة أدق لايلزم أن تتمكن السفينة من استخدامه بدون انقطاع uniterrpted إذا كان يمكنها مغادرته بسلام عندما يصبح خطراً.

ويلزم لذلك أن يكون خروج السفينة أو اتخاذها الاجراء المناسب وبتوافر جميع الامكانيات ممكنا perdictable وفى الوقت المناسب، إلا إذا ظهر من تفسير المشارطة أن الميناء يلزم أن يكون مأمونا فى كل لحظة وبلا انقطاع.

٢٤٣ - التحذيرات المحلية الجوية : إذا كان الميناء معرضا لتقلبات جوية قد تجبر السفينة على مغادرته وجب على الشاحن أن يخطر الربان بهذا الاحتمال و (١) إما يوضح له أن بالميناء امكانيات مناسبة للتنبؤ بتغير الجو وأن يتدبر ويراقب الحصول على هذه التنبؤات ،أو (٢) أن يقدم هو (أى المستأجر) للربان هذه التحذايرات والتنبؤات .

وإنما يلاحظ أن وجود أجهزة أو امكانيات للتحذير المبكر بتغير الجو لايكفى إذا لم يكن بوسع السفينة اتخاذ المناورة اللازمة لتفادى احتباسها فى الميناء بسبب عدم وجود مكان كاف لتحركها ومناورتها ، مثلا لو كان يلزم لمغادرة السفينة الرصيف أن ترحل عنه سفينة أخرى تسد عليها مسافة التحرك .

ويقول القضاء يلزم لكى تتمكن السفينة من مغادرة الرصيف ، (١) أن يكون هناك نظام للتحذير المبكر بتغير الجو (٢) وأن تتوفر امكانيات كافية من المرشدين والقاطرات (٣) وأن تتوافر مساحة كافية لحركة السفينة ، (٤) أو أن تتوافر وجه الدوام إمكانيات تدبير هذه المساحة .

٢٤٤ - توفر تسهيلات الرسو والاقلاع : Berthing and sailing facilities:

قد يكون الميناء غير آمن ، ليس بسبب خصائصه الجغرافية أو نظام الارشاد فيه ، إنما بسبب عدم توافر امكانيات العون الملاحى بشكل كاف وفعال ، فمثلا قد لا يكون هناك مرشدون أو يكون الموجودون غير أكفاء فى ميناء يكون الارشاد فيه ضروريا للرسو . وكذلك قد لا يتوفر التسهيلات اللازمة للاقلاع ، وقد يكون الاتجاه إلى المرسى الذى توجه إليه السفينة خطراً فذلك قد يجعل الميناء غير آمن بالنسبة للسفينة المعينة فى وقت إستخدامها له .

فاذا وجدت التسهيلات كان الميناء آمنا ، ولا يغير من ذلك أن يكون الضرر بفعل خطأ من شخص مختص وكفء ، فلا يسأل عنه المستأجر . وقد يكون الميناء خطرا لا بسبب فى تكوينه ، وإنما بسبب خطر سياسى .

كذلك قد يعتبر الخطر الذى يتهدد البحارة عاملا فى اعتبار الميناء خطراً فى قيام السفينة باستخدامه .

٢٤٥ - السلامة في مغادرة الميناء : Safety in departure يعتبر الميناء غير آمن إذا أصيبت السفينة أثناء مغادرتها اياه أى خروجها منه . مثلا إذا دخلته بسلام وهى بكامل الحمولة ولكنها - وهى فارغة - تعذر عليها خروجها بسبب ضعف غاطسها ووجود الكبارى على القنال الموصل إلى البحر فان الميناء يعتبر بالنسبة لها غير آمن .

لكن إذا كان هناك خطر فى طريق الخروج إلى البحر ولكنه على مسافة بعيدة من الميناء هل يؤثر على سلامة الميناء ؟

المنطق أنه لا عبرة بذلك ، بمعنى أنه إذا كان الخروج من الميناء إلى عرض البحر يستلزم المرور فى نهر لا سبيل إلى غيره فان وجود خطر ولو بعيد عن الميناء (١٠٠ ميل) يؤدى إلى اعتبار الميناء غير آمن ، مادامت السفينة مجبرة على السير فى هذا النهر .

٢٤٦ - الإلتزام الضمنى بضمان سلامة الميناء :

: Implied term as to safety

إذا خلت المشارطة من ذكر التزام المستأجر بضمان سلامة الميناء فقد يفترض ذلك فى أحوال ظروف خاصة .

مثلا فى مشارطة ذكر بها أن السفينة تتجة إلى أى ميناء تؤمر بالذهاب إليه حيث يمكنها always de safety afloat . فأمرت بالذهاب إلى السويس حيث كان هناك وقف لإطلاق النار caese fire ، وبعد وصول السفينة عادت العمليات الحربية وتحطمت السفينة ، فحكم أنه : (١) عبارة « دائماً عائمة بسلام » تنصرف إلى الخصائص البحرية لمكان التفريغ (٢) يفترض وجود التزام ضمنى أن الميناء الذى يعين للشحن يكون آمنا وقت التعيين ويمكن توقع بقائه كذلك من وقت وصول السفينة إليه حتى مغادرتها له ، (٣) ولما كانت السويس آمنة وقت تعيين الميناء للسفينة وكذلك إلى الوقت المتوقع لبقائها فيه فإن المستأجر لا يسأل ولا يعتبر أنه خالف التزامه بخصوص سلامة الميناء .

٢٤٧ - لا يسأل المستأجر عما يصيب السفينة مما لا علاقة له بالخصائص prevailing characterestics المتعلقة بالميناء :

مثلا لا يسأل عما يصيبها داخل المياه بسبب عاصفة غير متوقعة وعنيفة جداً ، ولا بسبب سفينة أخرى ، فذلك لا ينشأ عن خصائص الميناء ذاته ، فالميناء ليس خطراً فى ذاته inherently unsafe .

وقيل فى ذلك :

(If the set-up of the port is good but neverthless the vessel suffers damage owing to some isolated, abnormal or extranrous occurence-unconrected with the set. up. then the charterer is not in breach of his waranty. Such as when a competent berthing master makes for once a mistake, or when the vessel is run into another vessel.)

وفى اعتبار سبب عدم السلامة «غير المألوف» لا ينظر إليه بهذا الوصف لمجرد أنه يخرج على المألوف فى تاريخ الميناء ، فإن الظروف إذا تغيرت قد تجعل الميناء خطراً إذا اعتبرت الظروف الجديدة من خصائص الميناء .

قبل فى قضية أن الميناء كان خطراً ، لأن العيب الطارىء عليه استقر واستمر بحيث أصبح من خصائص الميناء .

فى القضية The Evia : كان السؤال : فى مشارطة بلتيم كانت السفينة تفرغ فى ميناء البصرة عندما قامت حرب محلية ، فهل قيام الحرب يعتبر من خصائص الميناء أم واقعة غير مألوفة وخارجة ؟ حكمت محكمة الاستئناف أن قيام الحرب ليس من خصائص الميناء ولا ترتبط بها بل هى سبب منفصل عنه وغير مألوف الحدوث ولذا فلا يعتبر ذلك خرقاً من المستأجر لالتزامه فى خصوص ميناء آمن ، وقيام الحرب جعل الميناء غير امن لكن ذلك ليس مخالفة من المستأجر ، وإذا أصيبت السفينة فإن لمالكها أن يرجع على المؤمن وليس على المستأجر . وإذا كانت السفينة قد منعت من مغادرة الميناء بأمر السلطات فهذا أمر منقطع وخارج عن الميناء ذاته .

وأكد مجلس اللوردات هذا المعنى وأضاف أن البصرة كانت بحسب المتوقع prospectively ميناء آمنا وقت تعيينه، وحيث أن عدم السلامة نشأ بعد وصول السفينة وكان راجعاً إلى حدث غير متوقع وغير مألوف فلا يعد ذلك مخالفة لشرط ٢ من المشارطة.

وفى تقدير مدى التزام المؤجر طاعة أمر المستأجر بالذهاب إلى الميناء المعين لا ينظر إلى مدى احتمال إصابة السفينة فى هذا الميناء بسبب غير مألوف، بل يلزم النظر فقط إلى الظروف المعتادة والمألوفة.

ومع ذلك فإذا حصل بعد صدور أمر المستأجر - فى مشارطة زمنية - بالذهاب إلى ميناء آمن prospectivey ثم أصبح بعد صدور الأمر غير آمن بسبب غير مألوف، وكان لا يزال بإمكان السفينة أن تتفادى الخطر بأن تمتنع عن الذهاب إليه أو أن تخرج منه، فإنه ينشأ على المستأجر التزام جديد بأن يأمرها بأن تفعل ذلك.

والغالب أن يكون الخطر من جغرافية الميناء، كالماء الضحل والشاطىء الرملى والعوامل الجوية والثلج.

ويلزم أن يكون الميناء آمنا سياسيا، مثلا ليس هناك احتمال مصادرة السفينة.

وقضى مجلس اللوردات فى The Evia أن شرط ٢ من مشارطة بلتيم يقيم التزاماً ضمنياً على المستأجر بضمان سلامة الميناء ماديا physically وسياسيا.

المخاطر الممكن تفاديها بالكفاءة الملاحية:

good navigation and seamanship

المخاطر التى يمكن تفاديها بالفن الملاحى السليم المعتاد لا تجعل الميناءخطرا، وهذا حال معظم مخاطر الملاحة المعتادة. لكن إذا كان الخطر يتطلب مهارة غير عادية more then ordinary skill كان الميناء خطرا.

٢٤٨ - أثر اخطا الربان والبحارة:

كثيراً ما يستند المستأجر لرفض مطالبة المؤجر إلى حجج خلاصتها قوله ولو أن الميناء غير آمن فإن الضرر يرجع فى سببه إلى إهمال الربان

والبحارة أو أنهم ساهموا فى حدوثه ، أى أنه كان عليه أن يقدر بنفسه الخطر وأن يرفض دخول الميناء ، أو أن الضرر لم يحدث بسبب عدم سلامة الميناء بل بسبب سوء قيادة الربان أو البحارة فى وقت حدوث الضرر أو أن الضرر حدث جزء منه بفعل الربان وجزء بفعل المستأجر .

والقاعدة أن القانون الإنجليزى يحسم هذا الاحتجاج بالبحث عن السبب الفعال effective وليس بتوزيع المسئولية بين المخطئين بحسب أخطاء كل منهم .

والمعيار الأساسى هو : بالنظر فى الظروف هل السبب الفعال فى وقوع الضرر هو أمر المستأجر بالذهاب إلى هذا الميناء ، فعندئذ لا يخفف من مسئوليته كون الربان أو البحارة قد أخطأ ، وإذا كان هذا الخطأ قد قطع سلسلة السببية فعندئذ لا يسأل المستأجر إطلاقاً .

والإلتزام المستأجر هنا بالحرص to take care مماثل للإلتزام بالحرص فى المسئولية التقصيرية .

فالإلتزام مشارطة بلتيم بإستخدام السفينة بين موان آمنة إلتزام مطلق absolute فإذا كان الميناء غير آمن فلا يعفى المستأجر منه بحجة أنه بذل العناية المعقولة فى اختياره .

- ومع ذلك يتغير مركز الخطأ بوصفه سبباً مشاركاً ، إذا كانت المشارطة تقضى صراحة أن التزام المستأجر فى خصوص سلامة الميناء هو التزام ببذل عناية وليس التزاما بنتيجة .

إذا كان الميناء معيناً فى المشارطة :

named porter charter-party

٢٤٩ - هناك سك فى ما إذا كان المستأجر يسأل عن سلامة الميناء المعين بالمشارطة إما بذاته وإما بوصفه واحدا من قائمة يختار منها المستأجر . فإن لم يرد بالمشارطة نص صريح فى شأن سلامة الميناء فيقال أنه لا يكون المستأجر عموماً مسئولا عن سلامة الميناء المعين . فإن كان هناك نص خاص بالسلامة فقيل أن المسألة تتعلق أساساً بتفسير المشارطة وتحديد ما إذا كان ضمان المستأجر ينصب على الميناء المعين بها فقط أو على الميناء الذى يختاره أثناء إستخدامه السفينة تنفيذاً للمشارطة .

٢٥٠ - الشرط الخاص بالحرب فى مشارطة بلتايم :

المادة ٢١/أ - لا يجوز - بغير إذن سابق من المجهز - إصدار أمر للسفينة بأن تتجه ولا بأن تستمر فى أى مكان ولا أى رحلة ، ولا أن تستعمل فى مهمة تؤدى بها إلى منطقة خطرة بسبب أعمال حربية فيها تباشر بالفعل أو يكون هناك تهديد بالقيام بها ، أو بسبب حرب ، أو أعمال عدوانية ، أو عمليات تمهد للحرب ، أو أعمال عدوانية ضد السفينة أو غيرها أو حمولتها ، من أى شخص أو هيئة أو دولة أياً كانت ، أو ثورة ، أو حرب أهلية أو تنفيذ قانون دولى ، أو تتعرض بأى شكل كان لأخطار أو جزاءات من أى نوع كان . ولا أن تنقل بضاعة من شأنها أن تعرضها - بأى شكل كان - لخطر الحجز أو الأسر أو جزاءات أو أى تدخل من أى سلطة أو طرف محارب أو مقاتل أو أى حكومة أو حاكم .

ويتحمل كل زيادة فى أجور الطاقم وأثمان التموينات وأقساط التأمين الناشئة عن الظروف المشار إليها .

(ب) فى حالة ماتقترب السفينة من هذه المنطقة أو توجد فيها أو تتعرض بأى شكل لهذه المخاطر ، فيكون للمجهز أن يغطى بالتأمين مصالحه فى السفينة أو الأجرة ضد جميع المخاطر التى يحتمل أن بسبب ذلك ، بالشروط التى يراها مناسبة ، وذلك على نفقة المستأجر .

ويتحمل المستأجر دفع الأجرة كاملة عن الوقت الضائع بسبب الأحداث الناشئة عن احتمالات هذه الفقرة (ب) .

(ج) . . . . .

٢٥١ - التأجير من الباطن : ينطبق هنا نص المادة ١٥٧ من القانون التى تجيز للمستأجر ذلك . ويغلب أن تقرر المشارطات هذه الرخصة للمستأجر ، ففى **مشارطة بلتيم** :

« للمستأجر أن يؤجر السفينة من الباطن مع بقائه أمام المجهز المؤجر ملتزما ومسئولا عن حسن تنفيذ أحكام المشارطة الأصلية » (م ٢٠ بلتيم) - فيبرم مع الغير مشارطة زمنية جديدة بشرط أن يخطر المؤجر بشكل صحيح (م ٢٠) . وله أن يستغلها فى نقل بضائعه أو بضائع لغيره ،

وقد يتخذ العقد الذى يبرمه مع هذا الغير مشارطة بالرحلة أو عقد نقل بسند شحن، ويقوم المستأجر فى الصورة الأولى بدور المؤجر أمام المستأجر فى المشارطة بالرحلة، وقد يكون فى مركز الناقل أمام المستفيد من سند الشحن إذا صدرت سندات شحن بأسمه كما سنرى، ويكون فى الصورة الثانية فى مركز الناقل ويخضع لأحكام النقل بسند شحن أمام المستفيدين من سندات الشحن التى يوقعها هو أو وكيله عن البضاعة المنقولة إذا ظهر فيها.

٢٥٢ - سلطة المستأجر من الباطن في توقيع سندات شحن لحساب الربان:

متى كان للمستأجر حق التأجير من الباطن فان المستأجر عادة (طبقا للمادة ١٧٥) يكون له الحق فى توقيع سندات شحن بنفسه أو بواسطة وكلائه بكيفية تلزم المالك، لأنه مادام المالك يعلم بجواز التأجير من الباطن فإن عليه أن يتوقع أن المستأجر يطلب من الربان أن يوقع سندات الشحن وان يوقعها المستأجز من الباطن نفسه بدلا من أن يطلب ذلك من الربان، وبذلك يبرم عقد بين المالك وبين حملة سندات الشحن (أنظر ماسيلى خاصاً بمسئولية الربان عن توقيع سندات الشحن).

ولذلك فإن أجرة الحمولة المستحقة طبقاً للمشارطة من الباطن هى للمالك، الذى يقبضها ثم يحاسب عليها المستأجر[١].

المبحث الثالث
الإلتزام برد السفينة

٢٥٣ - تقول المادة ١٧٨ «(١) يلتزم المستأجر عند إنقضاء عقد الايجار برد السفينة فى الميناء الذى وضعت فيه تحت تصرفه إلا إذا اتفق على غير ذلك. (٢) وإذا انقضت مدة الايجار أثناء السفر امتد العقد بحكم القانون إلى نهاية الرحلة، ويستحق المؤجر الأجرة المنصوص عليها فى

---

(١) ويقرر له القانون الفرنسى امتيازاً على البضاعة يضمن له الأجرة (م ٢ . قانون ١٩٦٦).

العقد عن الأيام الزائدة . (٣) ولا تخفض الأجرة إذا ردت السفينة قبل إنتهاء مدة الإيجار إلا إذا اتفق على ذلك » .

وترد السفينة بالحالة التى كانت عليها عند بدء الانتفاع مع مراعاة ما يصيبها بسبب الاستهلاك العادى فلا يسأل عنه المستأجر لأن الأجرة التى يدفعها تغطيه ، وإنما نلاحظ أن عبارة الاستهلاك المعتاد Usure normale واسعة قد تشمل المخاطر البحرية .

ولا يسأل المستأجر كذلك عما يصيب السفينة بغير خطأ منه ، اما بخطأ الربان والبحارة لأنهم تابعون للمؤجر المجهز مادام لم يشارك هو أو يتسبب فى هذا الخطأ ، واما بسبب قوة قاهرة ، فإذا هلكت السفينة بقوة قاهرة كان المستأجر غير مسئول عن ذلك ، وإنما لا يلزم المؤجر بتقديم سفينة أخرى بدلا من الهالكة بل ينقضى العقد وينقضى التزام المستأجر بدفع الأجرة التى لم تستحق أى عن المدة اللاحقة (فى هذا المعنى كذلك المادة ١٦ بلتيم) .

٢٥٤ - ويثير تحديد الوقت الذى ترد فيه السفينة **مشاكل فى العمل** فى مشارطة بلتايم ، إذ قد يحل التاريخ المنصوص عليه لذلك والسفينة فى عرض البحر ، ويجرى العرف على امتداد العقد حتى إنتهاء الرحلة الجارية .

وثمة صعوبة أخرى إذا كانت السفينة فى الميناء ولا يكفى الوقت الباقى لحلول موعد ردها لكى تقوم برحلة جديدة ، فهل يمتنع على السفينة القيام بأى رحلة جديدة ؟.. يجب النظر إلى قدر هذا الوقت الباقى ، فإن كان قصيراً جداً فلا محل لبداية رحلة جديدة ، أما أن كان وقتاً طويلا نسبياً ولكنه لا يكفى لاتمام الرحلة الجديدة فلا مانع من قيام السفينة بها ، والمسألة تقديرية .

ويلاحظ أن مدة الايجار عادة لا تحدد بشكل مطلق وحاسم ، بل يقال انها حوالى كذا .

---

(١) لافرنى ص ١٣٤ ، بلفورد ص ١٥١ .
(٢) لافرنى ص ١٣٣ .
(٣) بيدلفر رقم ٢٣ .

ومن الواضح إنه إذا طالت مدة انتفاع المستأجر بالسفينة عن المدة المقررة بالعقد كان هناك محل لزيادة فى الأجرة تتناسب مع زيادة المدة ، وإذا رد السفينة قبل الأجل المحدد كان من الواجب النظر فى تخفيضها بنفس النسبة إذا اتفق على ذلك . ومع ذلك تقضى المادة ١٧٨ بعدم تخفيضها فى هذه الحالة .

وتواجه المادة ٧ من مشارطة بلتيم هذه المسألة بقولها : « ترد السفينة عند إنتهاء المشارطة فى نفس حالتها كما سلمت للمستأجر مع مراعاة الاستهلاك العادى ، وفى ميناء خال من الجليد حسب اختيار المستأجر ، فيما بين الساعة التاسعة صباحاً والسادسة مساء أو التاسعة صباحاً والثانية مساء ان كان يوم سبت ، وإنما يجب أن لا يكون يوم رد السفينة يوم أحد أو يوم عيد رسمى .

« ويخطر المستأجر المجهز بيوم الرد وبالميناء الذى ترد فيه السفينة قبل موعد الرد بمدة لا تقل عن ١٠ أيام » .

« وإذا كانت السفينة قد تلقت أمراً بالقيام برحلة يترتب على إتمامها تجاوز مدة الايجار فيكون للمستأجر الانتفاع بالقدر اللازم لاتمام الرحلة على أن يكون قيام السفينة بهذه الرحلة يسمح - بحسب المعقول - بردها فى موعد مقارب للموعد المنصوص عليه فى المشارطة . وإنما بالنسبة للمدة الزائدة عن المشارطة يدفع المستأجر أجرة السوق ان كانت أعلى من الأجرة المتفق عليها فى المشارطة » .

ويؤدى تطبيق هذا النص إلى قسوة أحياناً على المستأجر ، إذا كان الوقت الباقى حتى نهاية المشارطة قصيراً[1] جداً بالنظر إلى الرحلة التى يريد قيام السفينة بها امتنع عليه ارسالها فى هذه الرحلة وضاعت عليه هذه المدة الباقية ، وإذا كان الوقت البقى طويلا بحيث يمكن اتمام الرحلة خلاله ولكن تعذر رد السفينة فى موعدها فإن المستأجر يتحمل - عن الوقت الزائد - لا أجرة هذا الوقت لها بالسعر المتفق عليه بل بحسب السعر الجارى فى السوق أن كان أعلى وسعر العقد ان سعر السوق أقل .

---

(١) بلفورد ص ٦٢ .

وتضيف المشارطة أن يلتزم كل من المستأجر والمؤجر ، فى مينائى الاستلام والرد - بقبول ما يوجد على السفينة من الفحم والوقود السائل المتبقى فى المخازن ويدفع ثمنه بالسعر الجارى فى الميناء (م ٥) .

٢٥٥ - مدة سريان المشارطة :تبدأ المشارطة من وقت تسليم السفينة طبقاً لمحضر تسليمها ان كان ، وهو يعنى وضع السفينة وطاقمها تحت تصرف المستأجر فى المكان المتفق عليه (وهو نفس ما يرد فى بلتيم) بحيث يكون للمستأجر أن يصدر أوامره فى حدود ما يرد بالمشارطة فى شأن استخدامemploymentالسفينة - إلى الربان والضباط والبحارة ، وهى أوامر يتعهد المالك أن تابعيه هؤلاء يطيعونها .

إذا لم يرد بالمشارطة عبارات تلقى على المستأجر التزاماً مطلقاً برد السفينة فى تاريخ محدد فإن المستأجر لايعد مخطئاً إذا أرسل السفينة فى رحلة أخيرة تسمح بتوقع رد السفينة خلال مدة المشارطة (بما فيها فترة أو فترات التجاوز) حتى ولو تم الرد بالفعل خارج مدة الإيجار .

٢٥٦ - الرحلة الأخيرة المشروعة :

إذا ارسل المستأجر السفينة فى رحلة أخيرة مشروعة فى معنى أنه يكون متوقعاً بشكل معقول رد السفينة قبل نهاية الايجار فإنه يكون على المالك تنفيذ أوامر المستأجر .

فاذا حدث بالرغم من كون التوقع معقولا أن السفينة لم يمكن عملا دها قبل انقضاء مدة المشارطة بما فيها فترة السماح margin وجب على المستأجر الاستمرار فى دفع الاجرة بنفس سعر المشارطة حتى تاريخ الرد الفعلى ، ولا محل للنظر إلى سعر السوق سواء ارتفع أو انخفض عن سعر المشارطة . وهو ما يؤكده الشرط ٧ مشارط بلتايم . والفرض أن استطالة الرحلة كانت بسبب لا يسأل عنه أحد الطرفين .

ولا محل للنظر فيما إذا كانت استطالة الرحلة معقولة أو غير مقبولة من حيث طول المدة الإضافية ، لأنه متى اعتبرت الرحلة الأخيرة مشروعة legitimate فإن المستأجر لا يعتبر قد خالف التزاماته ولو طالت الرحلة بشكل غير متوقع ولا مألوف مادام سبب ذلك ليس خطأ من جانبه .

فإذا تسبب المستأجر فى تأخير إضافى بخطأ منه أى بمخالفة لإلتزام آخر، مثلاً إلتزامه بالاقتصار على ارسال السفينة إلى موان مأمونة Safe posts وارتفع سعر الأجرة فى السوق وجب عليه دفع متعويض عن المدة الإضافية.

وينظر فى مشروعية الرحلة الأخيرة الختامية Final vooyage legitimaey إلى الأوامر التى أصدرها المستأجر إلى السفينة :

فى قضية ادعى المستأجر أن له الحق فى رحلة أخيرة لأنه كان المعقول والمتوقع أن تقول السفينة برحلة وهى محملة إلى مكان الرد، لكن المؤجر حرمه من تلك الفرصة بسبب تأخير راجع إلى خطأ المؤجر. حكم أنه ما دام لم تصدر من المستأجر بتنفيذ هذه الرحلة إطلاقاً أوامراً، وهى ما كان المؤجر يلتزم عندئذ بتنفيذها فلا محل لتعويض المستأجر عن ذلك.

كذلك فى تقدير مدى شرعية الرحلة الأخيرة فلا ينظر إلى وقت عزم المستأجر على قيام السفينة برحلة أخيرة إذا لم يكن قد أبلغ عزمه على ذلك فى الوقت إلى المؤجر.

٢٥٧ ـ الرحلة الأخيرة إذا كانت غير مشروعة :

إذا أرسل المستأجر السفينة فى رحلة أخيرة ـ غير مشروعة بالمعنى المتقدم ـ أى أنه كان من غير المتوقع بشكل معقول أن تنيفذها يسمح برد السفينة إلى المؤجر قبل نهاية المشارطة ـ كان للمؤجر أن يرفض تنفيذ الأمر بهذه الرحلة وأن يطلب إصدار أمر آخر برحلة مشروعة، فإن لم تصله أوامر جديدة كان له اعتبار المشارطة منتهية. وأن يتدبر إستخداماً آخر للسفينة، وتعويضاً عند الإقتضاء.

فإذا قبل المؤجر تنفيذ رحلة غير مشروعة كان معنى ذلك نزوله عن حقه فى رفضها ولكن ليس عن حقه فى طلب التعويض، فيظل له حق فى الأجرة المشروطة إلى نهاية مدة المشارطة وإذا كانت أجرة السوق قد ارتفعت فيكون له هذه الأجرة عن المدة الزائدة إبتداء من نهاية المشارطة حتى رد السفينة إليه. وإذا إنخفضت أجرة السوق منذ نهاية مدة المشارطة تكون له أجرة المشارطة حتى رد السفينة.

ويوجد فى آخر هذا الشرط (٧ من مشارطة بلتايم) عبارة تسمح للمستأجر أن يرسل السفينة فى رحلة أخيرة تمتد المشارطة بقدر مدتها بشرط أن يكون متوقعاً بشكل معقول أن هذه الرحلة الأخيرة تسمح برد السفينة حوالى تاريخ نهاية المشارطة.

فإذا زادت أجرة السوق فى المدة الزائدة عن مشارطة وجب ودفع هذه الأجرة الزائدة.

هذا ينطبق فقط متى كانت الرحلة معروفاً تجاوزها مدة المشارطة overrun the charter period وقت إصدار الأوامر بتنفيذها، وهكذا فإن النص لا يغير القاعدة الأصلية المذكورة فيما تقدم والتى تقضى أنه متى كانت المأمور بها مشروعة وتجاوزت ـ على خلاف المتوقع ـ مدة المشارطة فإن إلتزام المستأجر يظل هو دفع أجرة المشارطة.

٢٥٨ - إمتداد المشارطة بإتفاق صريح أو ضمنى على هامش للمدة:

للحكم على مشروعية أو عدم مشروعية الرحلة الأخيرة طبثاً للقواعد المتقدمة، يجب النظر فيما إذا كانت مدة المشارطة ممتدة بمقتضى الاتفاق إلى مدة هامشية أخرى.

أولاً يمكن إفتراض الاتفاق على هامش سماح أو هامش Margin:

إذا كانت مده المشارطة محددة برقم محدد كـ ٥ شهور فإن المحاكم تفترض هامشاً معقولاً، وهذا الافتراض مبناه أنه من الناحية التجارية يتعذر عملاً على المستأجر وهو يخطط برنامج إستخدام السفينة أن يحدد بالضبط اليوم الذى تنتهى فيه آخر رحلة ويرد فيه السفينة إلى المؤجر.

ومتى أمكن إفتراض وجود هذا الهامش فلا يعد المستأجر مخطئاً أو مخالفاً للعقد إذا حدث وأن رحلة السفينة التى ارسلت فيها كان متوقعاً أن تنتهى بعد مدة العقد ولكن داخل مدة الهامش المفترض. فعندئذ لا يكون للمؤجر تعويض أى ليس له حق طلب أجرة السوق التى قد تكون أعلى من أجرة العقد.

ويرجع وجود هامش إذا صبحت تحديد المدة كلمة «حوالى».

ثانياً : حالات لا يفترض فيها السماح أو الهامش :

متى تحدد المدة فى المشارطة «بحد أدنى وحد أقصى» فلا تسمح المحاكم بأى هامش بعد الحد الأقصى. كما لو حددت بخمس شهور و ٢٠ يوماً أكثر أو أقل، هنا لا هامش.

كذلك لا هامش يفترض إذا حدد الطرفان فى المشارطة الهامش عند تحديد المدة كم لو قالا عشرون يوماً أعلى أو أقل، فإذا أرسل المستأجر السفينة فى رحلة لن تعود منها بحسب التوقع المعقول قبل نهاية المدة مضافاً إليها الهامش المنصوص عليه فالرحلة غير مشروعة فإذا نفذت رغم اعتراض المالك ألزم المستأجر بأجرة السوق العالمية.

٢٥٩ - الإلتزام المطلق (طبقاً للاتفاق) بالتسليم قبل وعند نهاية مدة المشارطة :

قد يستخدم الطرفان عبارات تفيد هذا المعنى الحاسم وهو ما يستبعد المرونة، ويكون المستأجر مخطئاً بمجرد عدم رد السفينة يوم أو قبل التاريخ المحدد أياً كان سبب التخلف ما لم يكن خطأ المالك.

هل يكون للمؤجر رفض الرد البتسر والمطالبة باستمرار دفع الأجرة؟.. القاعدة أنه فى حالة إنهاء العقد Repudiation يكون للطرف البرئ الخيار إما أن يقبل الإنهاء ويطلب التعويض وإما أن يرفض الإنهاء ويتمسك ببقاء العقد.

والمشارطة الزمنية، كما يكشف عن ذلك اسمها، مؤقته بفترة زمنية تحدد فى العقد، إذ تبرم لمدة كذا شهر أو من يوم كذا إلى يوم كذا ولا تحدد مدته برحلة أو بعدد من الرحلات وان كان ذلك متصوراً. ويلاحظ - على أى حال - أن الوقت يتخذ أساساً لتعيين مدى إلتزامات الطرفين ولتحديد الأجرة المستحقة على المستأجر، ولكنه ليس عنصراً أو معياراً لتمييز هذه المشارطة بالرحلة، فقد رأينا أن معيار التفرقة بينهما هو فى مدى السلطات التى تخولها المشارطة المستأجر على السفينة (أنظر ما تقدم ١٨).

وتنص المادة الأولى من مشارطة بلتيم على أن «يؤجر المجهز ويستأجر (المستأجر) السفينة لمدة كذا أشهر تبدأ من اليوم (لا يكون يوم أحد ولا عيداً رسمياً إلا إذا كانت السفينة فى عهدة المستأجر من قبل) الذى سلمت فيه السفينة للمستأجر ووضعت تحت تصرفه، الساعة التاسعة صباحاً والسادسة مساء أو بين التاسعة صباحاً والثانية مساء إن كان يوم سبت . . . » .

هذا عن بداية إلتزامات الطرفين .

أما فيما يتعلق بإنتهاء هذه الإلتزامات فالأصل أن تنتهى بحلول الأجل المتفق عليه فى العقد لنهاية إنتفاع المستأجر بالسفينة، ولكن يغلب أن يرد شرط خاص ينظم هذه المسألة عرضنا له عند الكلام فى إلتزام المستأجر برد السفينة إلى المؤجر .

المبحث الرابع
مسئولية المستأجر أمام المؤجر

٢٦٠ - يسأل المستأجر - طبقاً للقواعد العامة فى المسئولية التعاقدية - أمام المؤجر عن كل إخلال بالتزام يتحمله أمامه ناشىء من العقد أو القانون[١] .

وتقول المادة ١٧٠، «يسأل المستأجر عن الضرر الذى أصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها إذا كان ناشئاً عن **سوء إستغلال للسفينة أو عن عيب البضائع التى وضعها فيه** » . ومفهوم ذلك أن هذه المسئولية تقوم على المستأجر أمام المؤجر .

وتنص مشارطة بلتيم على صور لمسئولية المستأجر أمام المؤجر نتيجة مخالفته لأحكام المشارطة، ففضلاً على أن المستأجر يتحمل كافة النتائج المترتبة على مخالفة القيود الخاصة بإستغلال السفينة (المواد ١ و ١٠) أوردت المشارطة نصوصاً خاصة ببعض الحالات، منها المادة

---

[١] ...ابم بند ١٣ - ٢ . انظر كذلك باريس ١٧ يونيه ١٩٢٧ ملحق ص ٢٨٨ .

التاسعة التى تقضى أن يعوض المستأجر المجهز عن كل النتائج والمسئوليات الناشئة عن توقيع الربان أو الضباط أو الوكلاء لسندات الشحن أو أى مستندات أخرى أو عن تنفيذهم لأوامره، وكذلك عن كل مخالفة فى أوراق السفر، أو عن البضاعة التى تنتقل إلى مكان أبعد من المكان الذى يجب أن تنقل إليه.

وسنعود فيما بعد إلى المسئولية التى قد تقع على أحد طرفى المشارطة أمام الغير بسبب استغلال السفينة والناشئة عن إصدار سندات شحن أو عن تعاقد آخر مع الغير، وهى بعض الفروض التى يعرض لها النص المذكور.

وتضيف المادة ١٣ فى فقرتها الثانية أن المستأجر يسأل عن الهلاك والضرر الحاصل للسفينة أو للمجهز بسبب البضاعة المشحونة بالمخالفة لنصوص المشارطة أو كنتيجة لملء مخازن الوقود Soutage أو شحن البضاعة أو رصها أو تفريغها الحاصل بالمخالفة للأصول أو بدون عناية، أو كنتيجة لأعمال مخالفة للأصول Impeopres أو صادرة بإهمال من جانبه أو من جانب تابعيه.

وهذا النص - كما واضح - يلقى على المستأجر مسئولية كل عمل مخالف للعقد أو القانون، إذ يرتب مسئوليته عن كل عمل صادر بإهمال منه أو من تابعيه، وذلك بصيغة عامة كان المفروض أن تغنى عن التعداد الوارد بالنص لحالات معينة بذاتها.

ويلاحظ أن المشارطات لا تنص على أى إعفاء للمستأجر من هذه المسئولية كما تفعل بالنسبة لمسئولية المؤجر أمام المستأجر.

ويذهب بعض الشراح فى فرنسا إلى أن مثل هذا الشرط - الأخير - لو وجد لكان باطلاً، لاختلاف الظروف التى تؤيد صحته بالنسبة لمسئولية المؤجر وهو إنتقال الإدارة على السفينة والطاقم للمستأجر[٢] ولكن يكون صحيحاً فى القانون المصرى (م ٢١٧ مدنى).

---

(١) ويشبه بخطأ المستأجر العيب الذاتى للبضاعة إذا سبب ضرراً للسفينة: شوفو رقم ٧٧٩.

(٢) بيليفر رقم ٣٨.

المبحث الخـــامس
دفـــع الأجـــرة

أولاً : التنظيم القـانوني :

٢٦١ - على المستأجر دفع الأجرة المتفق عليها ، وهذا هو إلتزامه **الأساسي ، وهو الثمن أو السبب الذى من أجله أجرت السفينة .**

وتتحدد الأجرة - عملا - طبقاً لقانون العرض والطلب فى السوق الملاحى ، وتقدر عادة بالنظر إلي حمولة السفينة ، ومدة العقد .

وبمقتضى المادة ١٧٥ من القانون ، يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة عن المدة التى تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة . ومع ذلك إذا أصيبت السفينة بضرر جعلها غير صالحة للاستعمال التجارى واحتاج إصلاحها لمدة تجاوز أربعاً وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة خلال المدة الزائدة التى تبقى فيها السفينة غير صالحة للاستغلال .

وتضيف المادة ١٧٦ ، أن (١) لا تستحق الأجرة إذا هلكت السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة أو فعل المؤجر أو تابعية ، (٢) وإذا إنقطعت أنباء السفينة ثم ثبت هلاكها إستحقت الأجرة كاملة إلى تاريخ آخر نبأ عنها .

وهذا الحكم معقول ، فالمستأجر يتحمل نتائج حوادث الملاحة لأنه هو الذى يستغل السفينة لحسابه وبنفسه مادام الربان والبحارة تابعين له فى هذا الخصوص ، ولا شأن للمؤجر بما تتعرض له السفينة فى ملاحتها من حوادث بعيدة عن المؤجر .

أما إذ هلكت السفينة أو توقفت عن السير فإن إنتفاع المستأجر يتعطل نهائياً ويفسخ العقد فى حالة الهلاك ، ومؤقتاً فى حالة مجرد توقف السفينة عن العمل ، وفى الحالتين لا يتحمل أى من الطرفين نتائج القوة القاهرة ، فلا يطالب المستأجر بدفع أجرة عن منفعة لم يتمكن منها بسبب هذه القوة القاهرة ، كما لا يطالب بها متى كان التعطل بفعل المؤجر إذا كان مجرداً عن كل خطأ لأنه يستوى عندئذ بالقوة القاهرة بالنظر إلى المستأجر ، ومن باب أولى لو كان خطأ من المستأجر .

وهذه الأحكام خاصة بتنظيم دين الأجرة ، دون أن تمس المسئولية عن هلاك السفينة ذاتها ومن يتحمل من الطرفين تبعة هذا الهلاك .

ثانيـاً : التنظيم الاتفـاقى :

٢٦٢ - تقضى المشارطة أنه « إذا هلكت السفينة أو اختفت انقضى الايجار من تاريخ الهلاك ، فإذا لم يمكن تحديد تاريخ الهلاك استحق نصف الأجرة من تاريخ آخر خبر عن السفينة حتى التاريخ الذى كان مفروضاً أن تصل فيه إلى المكان المعين للوصول . ويعاد النظر فى الأجرة التى دفعت مقدماً على هذا الأساس (م ١٦) .

وبالرغم من شروط المادة ١١ فإن الأجرة « تدفع كاملة عن الوقت الضائع كله بما فيه الوقت الضائع بسبب الضرر والهلاك الذى يصيب الربان والضباط والبحارة ، أو بسبب سلوك البحارة ورفضهم الذهاب إلى مناطق خطرة (ورد النص عليها فى البندأ من المادة ٢١) . أو رفضهم التعرض لهذه المخاطر (م ٢١/ب) .

« وإذا زادت أجور الربان والضباط و/أو البحارة ، أو نفقات التوين و /أو تموينات السطح و / أو الماكينة و / أو أقساط التأمين ، بسبب أو أثناء ظروف خطرة استعملت فيه السفينة (طبقاً للبند أ من المادة ٢١) فإن كل زيادة مما تقدم تضاف إلى الأجرة ويدفعها المسأتر على أساس حساب يقدمه المجهز ، ويقدم هذا الحساب شهرياً (م ٢١ / ح) .

وكثيراً ما يشترط أن الالتزام بدفع الأجرة يقف طوال المدة التى تتعطل فيها السفينة لدخولها العمرة (الإصلاح) السنوية أو لإصلاحها من عطب يتحمل المؤجر عبء إصلاحه (أنظر المادة ٢٩٦ تجارى فرنسى ، م ١٢ من مشارطة بلتايم) . وعلى أن هذا الإلتزام ينقضى متى هلكت السفينة أو أصابها عطب يستدعى إصلاحاً طويل الأمد (م ١٦ بلتيم) .

كما تنظم الأجرة فى حالة تعطل السفينة فتقول المادة ١١/أ أنه « فى حالة العمرة « Carenage » أو أى إجراء آخر ضرورى للمحافظة على كفاءة السفينة ، أو نقص الرجال أو التموين الذى قدمه المجهز ، أو كسر الماكينة ، أو تلف ببدن السفينة أو حادث آخر سواء كان يعرقل أو يعوق

سير السفينة ويدوم أكثر من ٢٤ ساعة متتابعة فلا تدفع أى أجرة عن الوقت الضائع على هذا النحو خلال المدة التى تكون فيها السفينة عاجزة عن الاداء الفورى للخدمة المطلوبة . وكل أجرة دفعت مقدماً يعاد النظر فيها على هذا الأساس ».

- ويلاحظ أن الأجرة تسرى على المستأجر مادامت السفينة موضوعة تحت تصرفه بغض النظر عما إذا كان ينتفع بها ، فعلاً أم لا ، ولا يقف إلتزامه ولو تأخرت أو توقفت عمليات الشحن أوالتفريغ ، فهذه العمليات لا شأن للمؤجر بها وعلى المستأجر أن يتدبر أمره فيها ، وهذا فرق جوهرى بين مشارطة الإيجار الزمنية والمشارطة بالرحلة ، فالأجرة مقدرة فى الصورة الأولى على أساس احتباس السفينة لحساب المستأجر مدة معينة وهو الذى يتولى الإدارة التجارية لها ولا شأن للمؤجر بعمليات استغلالها ، أما فى المشارطة بالرحلة فالوقت يسرى ضد مصلحة المؤجر لأن الأجرة مقدرة لرحلة معينة طالت مدتها أو قصرت ولهذا يكون من مصلحة المؤجر الاسراع فى عمليات الشحن التفريغ حتى تنتهى الرحلة بأسرع ما يمكن .

والمألوف أن ينظم العقد كيفية تنفيذ الإلتزام بدفع الأجرة ، من حيث وقت الدفع ، ومكانه على ما رأينا .

- وتقضى مشارطة بلتيم أن « يدفع المستأجر الأجرة محسوبة عن كل ٣٠ يوماً تبدأ طبقاً للشرط رقم ١ من هذه المشارطة ، حتى وقت رد السفينة - إلى المؤجر - وتدفع الأجرة نقداً إلى . . . . . دون أى خصم ، كل ثلاثين يوماً ومقدماً (م ٦ من المشارطة) .

- ويجرى العمل على أن يحسب الشهر على أساس شهور السنة الأثنى عشر ويدفع مقابل الجزء من الشهر بنسبة عدد الأيام على أساس أن الشهر ٣٠ يوماً ، ولنضرب مثلاً لذلك مشارطة زمنية سلمت فيها السفينة للمستأجر يوم ٢٥ أكتوبر الساعة الثامنة صباحاً وردت للمجهز فى ٢٠ ديسمبر الساعة الثامنة صباحاً فإن الأجرة تحسب على الوجه الآتى :

٢٥ أكتوبر الساعة ٨ إلى ٢٥ نوفمبر الساعة ٨ - شهر واحد .

٢٥ نوفمبر الساعة ٨ إلى ٢٠ ديسمبر = ٢٥-٣٠ من الأجرة الشهرية .

وتقضى المادة ١٤ أن « يعجل المستأجر أو وكيله للربان - بناء على طلبه - النقود اللازمة للنفقات المعتادة للسفينة ، فى كل ميناء ، وذلك بفائدة قدرها ٦٪ سنوياً على أن تخصم هذه التقدمات من الأجرة » .

جزاء عدم دفع الأجرة سحب السفينة من المستأجر withdrauwcal

٢٦٣ - إذا تخلف المستأجر عن دفع الأجرة فى موعدها فللمؤجر أن يتمسك بحقه الذى تقرره القواعد العامة ، فيكون له أن يمتنع عن تنفيذ إلتزامه المقابل لإلتزام المستأجر بدفع الأجرة ، وهذا هو أسهل إجراء منظماً الدفع بعدم التنفيذ من جانب المؤجر ، فتقول المادة ١٧٧ « يسترد منظماً الدفع بعدم التنفيذ من جانب المؤجر ، فتقول المادة ١٧٧ يسترد المؤجر حقه فى التصرف فى السفينة المؤجرة بالمدة إذا لم يستوف الأجرة المستحقة له وذلك بعد إنقضاء ثلاثة أيام على إعذار المستأجر » ، وذلك يحصل عملاً بأن يأمر المؤجر الربان - وهو تابع له - بالخروج عن طاعة المستأجر . ومحافظة على البضاعة التى تكون على السفينة أضافت المادة أنه « وفى هذه الحالة يلتزم المؤجر بنقل بضائع المستأجر المشحونة فى السفينة إلى ميناء الوصول مقابل أجرة المثل مع عدم الاخلال بحقه فى التعويض » . ويلاحظ أن الاشارة إلى أجرة المثل يفهم منها أن العقد قد فسخ والا لكان الواجب هو اقتضاء ذات الأجر المتفق عليه ، وهكذا يتضمن هذا النص تطبيقاً لمبدأ الدفع بعدم التنفيذ ، ولكنه يرخص فى نفس الوقت للمؤجر أن يفسخ العقد بمفرده ، على أن يكون المرجع فى نهاية الأمر هو للمحكمة التى تنظر فى مسلك كل من الطرفين ،

- ونجد فى مشارطة بألنظيم نصاً قريباً من هذه المادة ، يقضى أنه :

« إذا لم تدفع الأجرة كان للمؤجر - دون انذار ودون حاجة إلى تدخل أى محكمة أو أى إجراء آخر - الحق فى سحب السفينة السفينة من خدمة المستأجر ، مع حفظ المؤجر كل ما يمكن له أن يطالب به المستأجر طبقاً لهذه المشارطة . » (م ٦ بلتيم) .

وقد قضت محكمة النقض المصرية فى فبراير ١٩٥٦ « أن مالك السفينة المؤجر بمشارطة زمنية لا يعد مخطئا إذا أمر ربانها بانهاء رحلتها بسبب عدم دفع المستأجر الأجر .

« - وإنما لا يعد ذلك انهاءً لعقد المشارطة أو الغاء له .

« - ويترتب على ذلك أن المؤجر لا يسأل عن هذا العمل أمام الغير وبالذات فى حالة الايجار من الباطن[١] » .

توقف المستأجر عن دفع الأجرة :

٢٦٤ - يقدم المؤجر السفينة والرجال الذين يقومون بتشغيلها ، ومادام هؤلاء يعملون بكفاءة تامة وبوسعهم تقديم الخدمة المطلوبة للمستأجر وجب دفع الأجرة باستمرار . لكن إذا حصل لأى سبب أن تعطلت خدمة السفينة المطلوبة وترتب على ذلك ضياع وقت على المستأجر وجب عدم دفع الأجرة عن الوقت الضائع[٢] .

ولهذا أثر فى عبء الاثبات . ودليل الاثبات . فالأصل أن الأجرة مستحقة والمستأجر عليه أن يثبت أن الشرط ينطبق فى ظروفه ، وبوضوح ، ولهذا فإن الشك حول معانى بعض الكلمات يكون لصالح المؤجر لأن المستأجر يسعى ليحرمه من حقه فى الأجرة .

---

(٢) بلفورد ص ٢٤٤ .

وكتابى فى مشارطات ايجار السفن ١٩٨٩ رقم ٢١١ ومما بعده

(١) نقض مصرى ٢ فبراير ١٩٥٦ منشور فى بحرى فرنسى ١٩٥٩ ص ١٨٨ ، ومنشور فى جازيت Fiscale بالاسكندرية لسنة ١٩٥٨ رقم ٩١ ص ١٠ .

الفرع الثالث
مركز الطرفين فى المشارطة الزمنية
أمـــام الغير

الصور العملية للموضوع :

٢٦٥ - رأينا أن فى هذه الصورة من المشارطات تنتقل إلى المستأجر الإدارة التجارية (على الأقل) للسفينة ، ويصبح لذلك مجهزا للسفينة بسبب نقل استغلالها إليه ، ولكن المؤجر يظل مع ذلك مجهزا ، لأن الإدارة الملاحية تظل له ، وبذلك يكون استغلال السفينة وإدارتها موزعين بين المؤجر والمستأجر ، وذلك على خلاف الحال فى مشارطة إيجار السفينة عارية إذ يتجرد المؤجر من وصف المجهز ويتركز هذا الوص ف فى المستأجر وحده .

وقد رأينا كذلك أن للمستاجر أن يستغل السفينة فى الحدود الم[illegible] عليها وفقاً لمصالحه ، وذلك بأن ينقل عليها بضائعه ، أو يؤجرها [illegible] الباطن لغيره ، أو ينقل عليها بضائع الغير بابرام عقود بسند شحن يق[illegible] فيها بدور الناقل الخاضع لأحكام عقد النقل . فإذا تعرض تنفيذ المشارطة لمصالح أشخاص من الغير ، فى حالة من هذه الحالات أو فى غيرها ، ثار السؤال لتحديد مركز المؤجر والمستأجر من هذا الغير ، ونضرب مثلا لذلك أهم الفروض التى تثور عملا : من منهما المسئول أمام الغير اذا أصيبت بضاعته المنقوله ، هل هو الموجر أم المستأجر الذى دخل مباشرة فى علاقة مع هذا الغير المدعى ؟ ولو كان المسئول هو المستأجر فهل يمكنه أن يتمسك لتحديد هذه المسئولية بنفس الوسيلة المقررة لمالك السفينة ؟ . . . مسألة أخرى : من منهما يسأل عن تصرفات الربان وأفعال الربان والطاقم ؟ مسألة ثالثة : إذا تعرضت السفينة المؤجرة لخطر وقدمت لها مساعدة بحرية فلمن يكون الغير المنقذ دائناً بمكافأة المساعدة ، للمؤجر أم للمستأجر ؟ وفى الحالة العكسية ، إذا قدمت السفينة المؤجرة مساعدة لسفينة أخرى فمن يكون صاحب الحق فى المكافأة المقررة عن المساعدة أهو المؤجر أم المستأجر ؟ . . .

ويتعقد حل كل هذه المسائل بسبب أن مشارطات الايجار عادة تكون غير معروفة للغير ، وقد يعتقد - بحق - أنه إذ يتعامل مع مستغل السفينة أو ربانها انما يتعاقد مع مالكها أو مندوبه لأن هذا هو الوضع الظاهر له، فهل من حقه أن يعتمد على هذا الظاهر ؟ وإلى آى حد[1] ؟

مسألة أخرى :

هل تضار حقوق الغير الذين تعاملوا مع شخص غير المالك فيحرمون مثلا من التنفيذ على السفينة وتقتصر حقوقهم على الرجوع على المستأجر والاكتفاء بذمته الشخصية ؟ أم تزيد ضماناتهم ويكون لهم أن يرجعوا على المؤجر والمستأجر معا وينفذوا على ذمتيهما ؟ أم يجب البحث عن حل وسط يوفق بين الاعتبارات المختلفة التى تثور فى هذا الشأن ؟...

يجب فى خصوص كل حكم أن نستلهم الحكمة والغاية التى وضع من أجلها ، وأن يعمل حساب للظاهر الذى اعتمد عليه الغير اعتماداً مشروعاً[2] .

ويطبق القضاء والفقه الفرنسيان هذا المعيار مع النظر إلى كل قاعدة على حدة ، وينظران بعين الاعتبار إلى مصدر الحق الذى يدعيه الغير ضد المستأجر مستغل السفينة ويفرقان بين ما إذا كان هذا الحق ناشئا بسبب استغلال السفينة أولا . ويعرضان لمسئولية المستأجر الناشئة من القواعد العامة مطبقة على أساس التفرقة المتقدمة ، ولمسئوليته بسبب تطبيق قواعد خاصة من القانون البحرى .

الاعتبارات الواجب مراعاتها - تقسيم الموضوع :

٢٦٦ - إذا استغل المستأجر السفينة فى نقل بضاعته فلا تثور مشكلة خاصة بينه وبين الغير بسبب هذا الاستغلال وإنما تنشأ المشاكل بسبب دخوله مع الغير فى علاقات خاصة بهذا الاستغلال ، مثلا إذا أبرمت عقود نقلٍ بسندات شحن لحساب الغير أو عقد مشارطة بالرحلة وقام

---

(١) رودبير فى الوجيز رقم ٢٥٢ ، ومقاله بعنوان « المسئولية القانونية لمؤجر السفينة » فى بحرى فرنسى ١٩٦٣ ص ٣٢٣ .

(٢) رودبير السابق رقم ٣٥٢

المستأجر فى هاتين الحالتين بدور الناقل، أو وضع السفينة تحت تصرف الغير بمشارطة ايجار زمنية. أو أصبح الغير دائناً للسفينة بسبب مبالغ دفعها عن السفينة ولحسابها أو بسبب توريدات قدمها إليها. وقد تنشأ حقوق الغير بسبب أفعال ضارة صدرت من الربان أو البحارة، وترفع الدعوى بالمطالبة بالتعويض عن هذه الأفعال ضد المؤجر أو المستأجر.

أساس تحديد الشحص المسئول أمام الغير:

٢٦٧ - يختلف الأساس الذى يتحدد به شخص المسئول عن تصرفات وأعمال الربان أمام الغير تبعاً لما إذا كان سبب المسئولية تعاقدياً، أو فعلاً ضاراً وقع من الربان أو البحارة.

ففى حالة المساءلة التقصيرية يتعين البحث عمن يكون المتبوع الذى يسأل عن أخطاء الربان هل هو المؤجر المجهز أم المستأجر، ويتردد الفكر فى معيار هذه التبعية بين معايير كثيرة، فقيل أن المتبوع هو من له سلطة التعيين والعزل، وقيل هو من يباشر بالفعل السلطة على الربان فى أداء وظيفته، وقيل هو الملتزم بدفع أجر الربان، وقيل هو من يعمل الربان لحسابه والذى يجنى حصيلة نشاط الربان. وقد استقر الرأى على أن المتبوع هو الشخص الذى له سلطة فعلية على الربان ويجنى حصيلة نشاطه، سواء كان هو المؤجر أو المستأجر، تطبيقاً للقواعد العامة فى مسئوليه المتبوع عن أفعال تابعه.

وأما فى خصوص المسئولية التعاقدية، فالأصل كذلك أن نلقى مسئولية تعاقد الربان على الشخص الذى يمثله الربان، والأصل أن تجتمع لدى هذا الشخص صفة الموكل والمتبوع بحيث يسأل عن الالتزامات التعاقدية التى يبرمها الربان لحسابه وعن النتائج الضارة التى يسببها بخطئه للغير، ومع ذلك ففى خصوص العقود التى يبرمها الربان هناك عنصر تجب مراعاته وهو الدافع إلى الائتمان الذى يمنحه المتعاقد مع

---

(١) وقد حاول البعض القاء المسئولية عن عقود الربان واخطائه على المالك استناداً إلى المادة ٢١٦ تجارى فرنسى (٨٠ بحرى مصرى). ولكن الرأى الغالب الآن على أن هذا النص إنما يواجه الحالة العادية أى حالة ما تكون السفينة يستغلها مالكها وينظر إلى هذا المالك بوصف الموكل أو المتبوع وليس مجرد صفته كمالك.

الربان، فقد يجهل- فى حالة استغلال السفينة المستأجرة بمشارطة زمنية- أن السفينة يستغلها شخص غير مالكها، خاصة وأنه ليس هناك نظام لزم لشهر مشارطات إيجار السفن (أنظر م ١٥٥ حيث تقتصر وظيفة الشهر على الاحتجاج على مشترى السفينة بعقد الإيجار)، فيثور السؤال عما إذا كان هناك محل لحماية هذا الائتمان الذى بنى على ظاهر غير صحيح فى الواقع.

الأساس فى تحديد الشخص المسئول يختلف إذن تبعاً لما إذا كانت الدعوى مؤسسة على عقد أو على فعل ضار.

المبحث الأول

المسئوليـة التعـاقدية

٢٦٨ - رأينا أن المستأجر فى المشارطة الزمنية تكون له الإدارة التجارية للسفينة بالمعنى السابق شرحه، وأن الربان يكون خاضعاً لأوامره فى خصوص هذه الإدارة، وبالتالى ممثلاً له فى كل ما يتعلق بالسفينة والرحلة فى حدود نصوص القانون وأحكام المشارطة. ويترتب على ذلك أن المستأجر- وليس المؤجر- يسأل عن العقود التى يبرمها الربان فى كل ما يتعلق بالسفينة والرحلة، أى فى الدائرة التى كان يلتزم بها مستغل السفينة كما لو كان هو مالكها.

ومع ذلك فعقد الإيجار لا يشهر فى الغالب، والفرض الغالب أن لا يعلمه الغير، فتكون آثاره - ومنها تمثيل الربان للمستأجر- مقصورة على طرفيه، ولا يكون ثمة محل لإلزام الغير (الذى اعتمد على الأصل الظاهر) بالوضع الحقيقى خاصة، وأنه إذ يتعاقد فإنما يكون نظره ممتداً إلى السفينة وإئتمانه يكون مركزاً عليها أو على ذمة مالكها إذ هو معروف، بخلاف المستأجر الذى يلزم التفتيش عن شخصيته فى كل وقت.

على هذين الأساسين، توزيع إدارة السفينة بين المالك والمستأجر، وضرورة حماية الثقة المشروعة القائمة على الوضع الظاهر، فصل القضاء فى تحديد الشخص المسئول عن عقود الربان التى يبرمها فيما يتعلق بالسفينة والرحلة.

ونورد فيما يلى تطبيقات لأحكام القضاء فى خصوص عقود التوريد للسفينة، والنقل عليها بسندات شحن، وتأجيرها من الباطن من جانب المستأجر.

المطلب الأول

الديون التعاقدية لحاجات السفينة

٢٦٩ - إذا قدم شخص للسفينة ما يلزمها من وقود أو تموين أو أدى لها خدمات معينة وأراد المطالبة بالثمن الذى يستحقه عن هذه التوريدات أو الخدمات، فالى من يوجه الدعوى؟.

- إذا كان تعاقده قد تم مع المالك فواضح أن له مطالبة المالك على أساس تعاقده المباشر معه ويكون له أن ينفذ على السفينة بحقه بوصفها مملوكة لمدينه المالك.

ويعتبر التعاقد قد تم مع المالك مباشرة إذا تم مع فرع لشركة الملاحة لأن الفرع جزء من الشركة ولا يعتبر التعاقد مع الفرع تعاقداً مع الوكيل.

- ويستوى بهذا الوضع أن يكون التعاقد مع وكيل خاص للمالك إذ لا محل فى هذه الصورة لإقحام المستأجر فى الموضوع ما دام هذا الوكيل يمثل المالك وهذا التمثيل معروف للكافة.

- وكذلك الحكم إذا تعاقد الغير مع الربان بوصف الربان ممثلاً للمالك وبعد إستئذان هذا الأخير المالك، فعندئذ تكون للمتعاقد دعوى ضد المالك أياً كانت نصوص مشارطة إيجار السفينة.

- ولا صعوبة كذلك إذا كان التعاقد مباشرة مع المستأجر أو مع وكيل خاص له أو مع الربان الذى أعلن وقت التعاقد أنه يمثل المستأجر، فعندئذ تكون الدعوى ضد المستأجر وحده[1]، (مع مراعاة ما هو مقرر فى خصوص الامتياز على السفينة وبخاصة المادة ٤٠) وإن كان للمستأجر الرجوع على المؤجر إذا كانت المشارطة تسمح له بذلك.

---

(١) مرسليا ١٠ يونيه ١٩٢٥ ملحق دور ٣ ص ٦٠٢. إسكندرية الإبتدائية المختلطة ١٨ ديسمبر ١٩٢٢ دور ٢ ص ٣٠٣.

٢٧٠ - وإذا أبرم العقد مع الربان وكان الغير لا يعلم بوجود الإيجار ولم يعلن الربان لحساب من يبرم التعاقد كان للغير دعوى ضد المالك، لأن التعاقد تم مع شخص لا يعرف وضع السفينة المؤجرة ولا يعرف شخص المستأجر وبالتالى لا يمكن القول أنه اطمئن إليه، بل الطبيعى أن المتعاقد فى هذه الصورة قد نظر إلى السفينة ومالكها وأولاهما إئتمانه فمن العدل أن يمكن من مطالبة المالك ولا تكون له مطالبة فى مواجهة المستأجر الذى يفترض أنه لا يعرفه أو أنه لم ينظر إليه وقت التعـاقد(١).

- أما إذا كان الغير - وقت إبرام العَقد - يعلم أن السفينة مؤجرة فالقضاء يرى أن دعواه عندئذ توجه إلى المستأجر وحده.

وقد طبق القضاء ذلك فى خصوص وكيل السفينة agent de navire إذ قضى أنه «ليس لهذا الوكيل أن يطالب المالك أو الربان بإسترداد المصاريف التى قدمها لدخول السفينة الميناء ولإتمام إجراءات الجمرك والإرشاد وما عجله للربان ومصاريف القطر والتفريغ، ما دام يعلم أن السفينة مؤجرة بمشارطة زمنية تلقى هذه المصاريف على المستأجر إذ يكون عليه أن يتوجه بهذه المطالبات إلى المستأجر وحده(٢).

وقد قضت محكمة الإسكندرية المختلطة فى هذا المعنى بقولها «أن المادة ٣٠ من القانون البحرى المختلط (وتقابلها المادة ٢١٦ تجارى فرنسى والمادة ٨٠ مصرى جديد) لم تواجه سوى حالة المالك المجهز. لكن إذ أجر المالك السفينة ونقل كل سلطة على الربان إلى المستأجر واشترط صراحة أنه لا يسأل عما يورد إلى السفينة وجب رفض كل دعوى توجه ضد المالك من جانب المورد الذى علم أو كان عليه أن يعلم بهذا الإيجار أو إذا كان قد منح إئتمانه إلى المستأجر شخصياً بالرغم من أن صفته كمستأجر لم تكن معلومة له(٣).

---

(١) سان نازار ١٠ يناير ١٩٢٣ دور ٢ ص ٥٣٧، مرسليا ١٠ يونيه ١٩٢٥ السابق.

(٢) الغرفة التجارية لمدينة بونس ايريس فى ٢٩ أبريل ١٩٢٥ دور ٤ ص ١٠٠ وتعليق مؤيد للحكم ويعرض القانون المقارن ص ١٠٥ - انظر فى هذا التعليق رأياً يصل إلى إلزام المالك فى هذه الدعوى بقوله أن المستأجر يعتبر وكيلاً للمالك فى كل ما يتعلق بالسفينة والرحلة فيلزم المالك بعقود الربان فى هذا الخصوص.

(٣) إسكندرية التجارية المختلطة فى ١٠ ابريل ١٩٢٩ دور ٢٢ ص ٢٥٠، وفى نفس المعنى كذلك جنوا ٢٤ مارس ١٩٢٤ دور ١٠ ص ٤١١.

وقد حكمت محكمة النقض المصرية بقولها :

تنتفى مسئولية مالك السفينة متى كان عقد تأجيرها هو مشارطة تأجير موقوتة "time-charter"، ويكون المستأجر وشأنه فى تعاقده - ولا يجدى فى ترتيب أية مسئولية قبل المالك القول بعلمه بتأجيرها للغير وإقراره له وإعتماده عليه فى تحصيل الأجرة[١].

كما قضت أن النص فى المادة ٣٠ من قانون التجارة البحرى (م ٨٠ من القانون الجديد) على مسئولية مالك السفينة مدنياً عن أعمال ربانها وإلزامه بوفاء ما التزم به فيما يختص بالسفينة وتسفيرها ، وإن كان لا يواجه إلا حالة المالك المجهز ، إلا أنه إذا قام المالك بتأجير السفينة إلى الغير بمشارطة إيجار موقوتة Time-Charter مع ما يترتب على هذا التأجير من إنتقال الإدارة التجارية للسفينة إلى المستأجر وتبعية ربانها له فى هذه الإدارة فإن مسئولية المالك مع ذلك لا تنتفى إلا إذا كان المتعاقد مع الربان يعلم بهذا التأجير أو كان عليه أن يعلم به ، أو إذا كان قد منح إئتمانه إلى المستأجر شخصياً رغم جهله بصفته كمستأجر[٢]» .

٢٧١ - سلطة الربان فى توقيع سندات الشحن

The "Employmont and indmnity" Clause

The master to be under the orders of the charteres as rogards employment, agency or other arrangements. The charters to indmnify the owners against all consequences of liabrlities arising from the master... siging brills of lading or otherwise complying with orders".

فى القانون الإنجليزى ، وفى القانون العام للربان السلطة العادية أو العامة فى توقيع سندات الشحن لحساب المالك ويلتزم المالك بالسند الذى يوقعه الربان بمقتضى سلطاته العادية ، حتى ولو كان فى حالة خاصة كان المالك قد قيد سلطة الربان العادية ، مالم يكن حامل سند الشحن يعلم بهذا القيد .

فالأصل أن السند الذى يوقعه الربان بنفسه يلزم المالك ، ما لم تكن المشارطة بنقل الحيازة . هذا هو الأصل . لكن الظروف قد تشير بحل آخر .

---

(١) نقض مصرى ٢ فبراير ١٩٥٦ مجموعة النقض المدنية السنة السابعة ص ١٣٥ وبالمحاماة السنة ٣٥ عدد نوفمبر ١٩٥٦ ص ٢٩٩ .

(٢) نقض مصرى ٢٤ نوفمبر ١٩٨٠ س ٣١ ص ١٩٣٧ .

وقد يلزم توقيع الربان المستأجر، لكن يلزم لذلك عبارة في السند وظروف تشير بوضوح أن الربان في توقيعه السند لم يكن يتصرف بمقتضى سلطته العامة كربان بل بصفته ممثلاً ocgent للمستأجر[١].

٢٧٢ - ويوقع الربان سندات الشحن كما تقدم إليه تنفيذاً للعبارة الخاصة بوضع الربان تحت أوامر وتوجيهات المستأجر وهو ما يفيد - عموماً - أن للمستأجر أو وكلائه أن يوقعوا سندات الشحن بوصفهم وكلاء عن الربان.

ويقول القضاء[٢] إن أثر شرط ٨ الموضوع في مشارطة بلتيم قد استقر أمره: **فأولاً**، هذا الشرط يخول المستأجر أن يقدم إلى الربان لكي يوقع بنفسه نيابة عن المؤجر سندات شحن تمثل عقود نقل بين شاحن البضاعة والمؤجر بشرط أن لا تتضمن هذه السندات بنوداً غير عادية extraoidinary ويلزم الربان متى قدم إليه هذا السند أن يوقعه نيابة عن المؤجر on the shipowner's behaff.

وثانياً، فإن المستأجر - بدلاً من تقديم السند إلى الربان ليوقعه نيابة عن المؤجر - يمكنه أن يوقع هو السند نيابة عن المؤجر.

وفي الحالتين، سواء وقع الربان السند بطلب من المستأجر، أو اختصر المستأجر الطريق ووقع السند بنفسه، فإن التوقيع يلزم المؤجر بوصفه هو الأصيل الذي يضمه السند.

وكذلك الحكم لو وقع السند وكيل المستأجر عن الربان for the master وهذا الحكم القائم على جوهر المشارطة، قد يتغير متى دلت الظروف المحيطة على ذلك.

٢٧٣ - معنى "As presented": الربان يلزم بتوقيع سند الشحن في الصورة المعتادة، وليس سنداً مخالفاً. ويقول القضاء أن المشارطة الزمنية بطبيعتها وبالغرض منها تمكن المستأجر من أن يستخدم السفينة

---

(١) نشورلي وجايلز ص ١٩٧ - ٢٠٥.

(٢) بلفورد وآخرون ص ٢١٦.

اثناء مدة المشارطة فى الاتجار بها كيفما شاء ، وقد يكون إصدار سندات شحن فى شكل بذاته حيوياً بالنسبة لهذه التجارة . وفى قضية كانت هذه التجارة تقوم على عقود « سيف » « وسى اند اف » وهو ما يفترض حتماً أن تصدر سندات الشحن « الأجرة المدفوعة » "freight pre-parid" .

كما أن شرط التعويض المدرج بالمشارطات الزمنية يتضمن إلتزام المستأجر بتعويض المؤجر عن كل نتائج ومسئوليات توقيع الربان لسندات الشحن ، وهذا يفيد سلطة وحق المستأجر اثناء استغلاله السفينة أن يقرر ويختار نوع سندات الشحن المناسبة لتجارته وأن يأمر الربان بإصدار هذه السندات ، والمؤجر له أن يحتمي بعد ذلك بشرط التعويض .

٢٧٤ - ويترتب على وجود شرط التعويض أن الربان له أن يرفض توقيع هذه السندات التى تلقى على المؤجر مسئوليات أكبر مما هو وارد بالمشارطة .

وفى المشارطات الزمنية ، وفى صورتها المعتادة ، لا يعتبر ذلك مخالفاً للمشارطة ، لأن تقديم مثل هذه السندات إلى الربان لتوقيعها هو ما يتفق تماماً مع الهدف من المشارطة وهو استغلال المستأجر السفينة فى التجارة كما يرى . والسند الوحيد لتمكين المؤجر من الرجوع على المستأجر هو الإلتزام الضمنى بالتعويض .

ويكون الحل نفسه إذا ورد بالمشارطة بند صريح خاص بالتعويض (كما فى بلتيم) .

ومع ذلك لا يكون الربان ملزماً بتوقيع سندات بها بنود شاذة extraordinary أو متعارضة بشكل ظاهر manifestly inconsistent مع المشارطة بل من واجبه أن يرفض . ويقال أحياناً « اشتراط من طبيعة غير مألوفة extradordinary carracter » بمعنى أن يكون البند محظوراً بمقتضى المشارطة وضعه بالسند ، أو متعارضاً مع المشارطة فى مجموعها .

ومتى كان ممنوعاً على الربان توقيع هذه السندات(١) ، فكذلك يمتنع على المستأجر ووكلائه أن يوقعوها نيابة عنه .

---

(١) وللربان كذلك ان يرفض توقيع سند مدون به ان الميناء المقصود يخرج عن نطاق المشارطة . ويلزم الربان برفض توقيع سند لم يرد به شرط بالمشارطة بضرورة إدراجه بالسندات أما البنود

ومتى وقع الربان السند طاعة لأمر المستأجر كان للمؤجر حق التعويض ضد المستأجر عن الضرر الناشيء ، ولا يسقط حقه إلا إذا كان قيام الربان بالتوقيع ظاهر الخطأ clearly wrongful ، فالحق فى التعويض يقتصر على حالة ما إذا كان عمل الربان بأمانة وبحسن نية طاعة لأوامر المستأجر .

المبحث الثـانى

قيـام المستأجر بدور النـاقل

تحـديد صفة النـاقل :(أنظر ما سيلى فى دراسة عقد النقل)

٢٧٥ ـ الناقل البحرى طبقاً لتعريف القانون المصرى ـ هو كل شخص يتعهد بنقل بضائع فى السفينة إلى ميناء معين مقابل أجر (م ١٩٦) .

وقد أشرنا إلى أن المشارطة الزمنية تنقل الإدارة التجارية على السفينة إلى المستأجر وتمكنه من القيام بدور الناقل فى مواجهة الغير الذى يتعاقد معه على نقل بضاعته ، وإلى أن المشارطة بالرحلة إذ تبقى للمؤجر الإدارة التجارية فهى تبقى له كذلك وصف الناقل (على ما سنرى) .

هذه التفرقة بين صورتى المشارطة تعبر عن الواقع الغالب ، ولكنها ـ أحياناً ـ لا تصلح وحدها سنداً للقول باطلاق وصف الناقل على المستأجر

التى لم يرد بالمشارطة ما يوجب ادراجها بالسند فلا مانع ان يوقع الربان سندات خالية من هذه البنود ، إذ لا يقبل من المؤجر أن يطلب ادراج شروط المشارطة كلها فى السند فهذا الطلب قد يتعارض مع الهدف التجارى للمستأجر . كالسندات التى تذكر حالة البضاعة بشكل غير صحيح misreperenting the condition of the cargo فإن على الربان رفض توقيعها لأن ذلك يضر بالحامل حسن النية الذى يتلقى السند وإلا تعرض المؤجر لفقد حقه فى طلب التعويض من المستأجر إذا كان توقيع هذا السند فى نظير خطاب ضمان من الشاحن متى كان ذلك بالتواطؤ (يستثنى حالة حسن النية بإن تخلف كل قصد بالغش) .

— Without prejudice to charter-party

بعض المشارطات تنص على أن السندات توقع « بدون إخلال بالمشارطة » هذا التحفظ لا يخل بالتزام الربان توقيع السندات التى يقدمها إليه المستأجر ، وكل ما يفيده أن العقد فيما بين المؤجر والمستأجر فى المشارطة يظل كما هو .

دائماً في المشارطات الزمنية وقصره على المؤجر في المشارطات بالرحلة، وبالتالى فلاتقوم وحدها سبباً لرفض أوقبول الدعوى المرفوعة من الغير ضد أحد طرفى المشارطة - ولهذا ثار البحث في العمل عن معايير أخرى مكملة لتحديد شخص الناقل فى كل حالة بصرف النظر عن بنود المشارطة[١]، ويتردد الفكر بين ما يعتمده القضاء الإنجليزى فى تجديد الناقل بأنه هو الذى يقوم بالفعل بتنفيذ عمليات النقل ويوافق - بذلك - بين الناقل القانونى والناقل الفعلى - أى بين من تعهد بالنقل ومن قام بتنفيذه فعلاً، وهو معيار يصادف صعوبات كثيرة مردها أن تنفيذ النقل يتوزع على عمليات متعددة قد يشارك المؤجر والمستأجر فى تنفيذها فلا يكون ثمة محل لاطلاق وصف الناقل على أحدهما دون الآخر لأن مثل هذا النظر يكون بالضرورة تحكمياً.

ولهذا السبب قد ينصرف النظر إلى ما قد يرد فى المشارطة ذاتها من بنود تحدد شخصية الناقل أى تبين من له سلطة إبرام عقود النقل مع الغير، فيمكن عندئذ الإرتكان إلى هذه البيانات فى هذا الشأن، ولكن هذا المعيار بدوره غير مقبول: لأنه وان كان من الواضح أن المستأجر فى المشارطة الزمنية يغلب أن يستغل السفينة فى إبرام عقود نقل مع الغير فمن الجائز أنه فى المشارطة بالرحلة تحدد الرحلة مقدماً أن يطلب المستأجر تنفيذها لحسابه إلا أنه لا مانع من أن يبرم هو عقود نقل مع غيره يتولى المؤجر تنفيذها، وقد يطلب إلى المؤجر أن يبرم الأخير هذه العقود مع الغير ويتخذ وصف الناقل، فالمسألة إذن ليس لها وضع وحيد محدد مقدماً، كذلك لا يقبل الاعتماد على بيانات المشارطة وحدها واعطاؤها أثراً حاسماً فى علاقة أحد طرفيها بالغير، بل يجب على كل حال أن يسمح للغير أن يثبت - عند الاقتضاء - قيام عقد نقل بينه وبين المستأجر فى مشارطة بالرحلة، وسنرى فى دراسة المشارطة بالرحلة أن القضاء يقرر أحياناً للمستأجر صفة الناقل أما صراحة وبطريق مباشر وإما بطريق إنكار هذه الصفة على المؤجر، وذلك إعتماداً على ظروف خارجة عن المشارطة ذاتها.

---

(١) Yves Tassel, Le Connaissement de charte-partie sans en-tefe, D.M.F. 1987 P. 547.

على أية حال كان المعيار فى تحديد الناقل، فالفرض هنا أن المستأجر فى مشارطة زمنية يستغل السفينة فى نقل بضائع الغير بسند شحن، أى أنه يقوم بدور الناقل فيصدر باسمه سندات شحن لصالح الغير، أى يصدرها الربان باسم المستأجر وليس باسم المؤجر، فإذا وقع خطأ فى تنفيذ عقد النقل سبب ضرراً للمستفيدين من سند الشحن فما هى حقوقهم أمام المؤجر وأمام المستأجر؟ يذهب القضاء الفرنسى ويؤيده الفقه إلى أن المستأجر فى مشارطة الإيجار الزمنية هو الذى يستغل السفينة باسمه، ولذلك يتحمل أعباء ومسئوليات الناقل إذا نقلت السفينة بضائع للغير[١]، وبالتالى فلا تقوم علاقة مباشرة بين المؤجر والشاحنين ولا بين المؤجر والمؤمنين على البضاعة الذين يريدون الرجوع على المسئول عما أصاب البضاعة وتنحصر المسئولية عن تنفيذ عقد النقل فى المستأجر[٢].

٢٧٦ - وقد طبق القضاء الفرنسى هذا المعنى فى قضية تتلخص فى أن وزارة البحرية الفرنسية كانت تملك سفينة فأجرتها عارية لشركة ملاحية وهذه أجرتها بمشارطة زمنية لشركة المساجيرى مارتيم وهذه بدورها استغلتها فى عمليات نقل البضائع بسندات شحن، رفع أحد المرسل إليهم المستفيد من سند شحن دعوى ضد شركة المساجيرى مارتيم فقبلت المحكمة دعواه، وقالت فى حكمها أن مشارطة الإيجار الزمنية تخول المستأجر وصف المجهز بحيث يكون له وحده تنظيم شروط رحلات السفينة ويتحمل وحده مسئولياتها، ولهذا فإن المالك (وزارة البحرية) والمستأجر فى المشارطة العارية (أى الشركة الملاحية الأولى التى أجرت السفينة لشركة المساجيرى) يستبعدان من هذه الدعوى بالمسئولية عن البضاعة المنقولة[٣].

---

(١) وكذلك المستأجر المصرى فى تأجير السفينة بمشارطة إيجار موقوتة له إصدار سندات الشحن لصالح الغير ويكون مسئولاً فى مواجهتهم عن تنفيذ الإلتزامات المثبتة بتلك السندات بإعتباره ناقلاً.
الطعن رقم ٢٣٤٢ لسنة ٥٢ ق جلسة ١٩٨٩/٢/٢٧.

(٢) شوفو رقم ٦٧٩، جرانميزون فى تعليق تحت س روان ٢١ نوفمبر ١٩٥٦ بحرى ص ٩٤، جزجلار فى مقال بالأسبوع القانونى ١٩٥٥ - ١ - ٨٤٥٩.

(٣) السين التجارية ٢١ مايو ١٩٥٤ بحرى فرنسى ١٩٥٥ ص ٦٢٢ مؤيد فى حكم س باريس ٢١ يناير ١٩٥٧ بحرى فرنسى ١٩٥٧ ص ٣٣٥.

وحكم كذلك - سيرا مع ذات المبادىء - أن المجهز الذى باسمه صدرت سندات الشحن إذا كان يدعى أنه أصدرها بوصفه وكيلاً عن غيره وليس لحسابه الشخصى يكون عليه أن يكشف عن شخصية موكله وإلا تحمل المسئولية أمام من تعاقد معه[1].

ويقوم هذا الحكم على أساس أن المستفيد من السند لا يعرف إلا الموقع على السند بوصفه الناقل المتعهد فيه.

ويؤيد بعض الشراح[2] هـذا الحل.

وينتقد الشراح[3] حكماً فى قضية رفعها المستفيد من سند الشحن على المؤجر والمستأجر معاً فى مشارطة إيجار زمنية بمسئوليتهما معاً بالتضامن، والنقد الموجه إلى هذا الحكم يرى أنه خلط بين تحديد الشحن المسئول منهما أمام الغير، وبين مسألة توزيع التعويض الذى يحكم به فيما بينهما، كما يلاحظ أنه يجعل الغير المدعى فى مركز أحسن من مركزه لو كانت السفينة يستغلها مالكها إذ ما كان لهذا المدعى سوى توجيه الدعوى إلى شخص واحد. (انظر بند ٩ من مشارطة بلتيم).

الأصل إذن أن الغير المستفيد من سند الشحن ليس له توجيه الدعوى على الأساس التعاقدى إلا إلى المستأجر الذى أصدر سند الشحن، لأنه وحده الذى تعامل معه وهو الذى له أمامه وصف المجهز.

والفرض فى هذا الأصل أن سند الشحن صدر باسم المستأجر، أى وقعه الربان بوصفه تابعاً للمستأجر الذى انتقلت إليه الإدارة التجارية للسفينة بمقتضى مشارطة الإيجار الزمنية، فإذا دون الربان فى السند بيانات تخالف هذه الحقيقة فاعتقد الغير - حامل سند الشحن - أن السند صادر باسم المؤجر المالك فإن للغير أن يعتمد على هذا الظاهر وأن يقاضى المؤجر المالك بوصفه الناقل.

---

(١) روان التجرية ١٨ مارس ١٩٥٥ بحرى فرنسى ١٩٥٦ ص ٢٩٢، باريس ٢٨ اكتوبر ١٩٦٠ بحرى ١٩٦١ ص ٣٤٢.

(٢) شوفو فى تعليق له فى دلوز ١٩٦١ - قضاء - ص ٤١١ تحت محكمة « Sete » - التجارية ١٩ يوليو ١٩٦٠. Sortais رقم ٧.

(٣) Séte التجارية فى ١٩ يوليو ١٩٦١ السابق وتعليق شوفو فى معنى مخالف له.

تطبيقــــات :

٢٧٧ - وقد حكم القضاء بذلك : ففى قضية كانت السفينة فيها مؤجرة بمشارطة زمنية ورفع حامل السند الدعوى على المالك ، دفع هذا بقوله أنه أجر السفينة إلى شخص آخر هو الذى صدرت السندات لحسابه ، ولكن المحكمة ردت ذلك بقولها أن المدعى عليه مالك للسفينة وإنه ما لم يرد فى سندات الشحن ما يفيد أنها صادرة لحساب مستأجر معين بذاته فيفترض أنها صدرت لحساب المالك[١] ، ويبرر هذا الحكم أن سند الشحن يقبل التداول ويجب أن يتمكن الغير الذى يتلقاه من أن يعرف - من ذات السند - من هو المدين به الذى لحامل السند أن يطالبه باستلام البضاعة المبينة فيه وبالتعويض عن الضرر الذى يقع فى تنفيذ العقد الذى يثبته السند ، فإذا كان سند الشحن - كما هو الحال فى القضية - لا يحمل سوى اسم السفينة فليس لمالكها أن ينكر على الغير أنه هو الناقل ، وان كان له بعد ذلك أن يرجع على المستأجر بما يصيبه من دعوى الغير عليه .

وحكم بذات المعنى فى قضية كانت السندات فيها تحمل خاتم مالك السفينة وفوق توقيع للربان غير مقروء ، وضع خاتم لشركة الفواكة المستأجرة وعليه عبارة أنها الوكيل العام للمالك ، فحكمت المحكمة أن هذه العبارات تؤدى حتماً إلى إيهام الغير - حملة سندات الشحن - أن الناقل الذى وقعت لحسابه شركة الفواكة على سند الشحن هو مالك السفينة ، وفى القضية أبرز المالك مشارطة الإيجار وفيها أنه يؤجر السفينة لشركة الفواكة فلم تعتد المحكمة بهذا البيان ، وقالت أن هذا الاتفاق الذى يجهله الشاحنون والمرسل إليهم لا يحتج عليهم به ويظل مقصوراً على العلاقة بين المؤجر والمستأجر[٢] .

---

(١) إستئناف اكس ٢٥ مارس ١٩٦٤ تعليق مؤيداً للأستاذ بونتافيس فى المجلة الفصلية ١٩٦٥ ص ٦٧٧ .

(٢) إستئناف بوردو ٢٨ مارس ١٩٦٣ بالمجلة الفصلية ١٩٦٥ ص ٦٧٧ ومنشور بالأسبوع القانونى ١٩٦٣ - ٢ - ٢٣٤٢ تعليق شوفو . أنظر كذلك السين التجارية ٢١ نوفمبر ١٩٦١ بحرى فرنسى ١٩٦٢ ص ٢٣٢ ، نقض فرنسى ٢٣ مارس ١٩٦٥ بحرى فرنسى ١٩٦٥ ص ٤٧٦ ومنشور بالمجلة الفصلية ١٩٦٥ ص ٦٧٨ مع تعليق مؤيد للأستاذ بونتافيس ، حيث كان المستأجر بعيداً تماماً عن سند الشحن المبرم مباشرة بين الغير والربان بوصفه تابعاً للمجهز المؤجر .

- هكذا يعتد القضاء الفرنسى فى تعيين شخص الناقل، لا بمن له الإدارة أو السلطة على السفينة والطاقم، بل بمن ظهر أمام الغير بهذا المظهر قائماً على عبارات سند الشحن، وينظر إلى سند الشحن وحده كمعيار فى هذا الخصوص باعتبار أن السند وثيقة معدة للتداول وتتداول بالفعل وتثبت لحاملها حقوقاً ضد الناقل تحددها عبارة السند فى خصوص تحديد الدائن والمدين وفى تعيين مضمون الحق أو الإلتزام (أنظر تعيين الناقل عند دراسة النقل البحرى).

٢٧٨ - ويتفق هذا الاتجاه مع ماتنص عليه اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن فى مادتها الأولى حيث تعرف الناقل بأنه يمكن أن يكون مالك السفينة أو مستأجرها الذى يكون طرفا فى عقد نقل مع الشاحن. ولهذا إذا اقتصر سند الشحن على ذكر اسم السفينة دون بيان آخر فيكون طبيعياً أن يعتمد عليه فى القول ان الناقل هو مالك السفينة كما رأينا فى حكم محكمة اكس ٢٥ مارس ١٩٦٤ (وسنرى أن القضاء يأخذ بنفس المعيار فى حالة ما تكون السفينة مؤجرة بالرحلة)[١].

وإذا ذكر اسم السفينة ولكن ذكر معه كذلك اسم مؤسسة أو شركة بوصفها المتعاقد مع الشاحن فان هذا البيان الأخير يغلب بيان اسم السفينة ولا يكون لتعيين السفينة المقام الأول فى تعيين شخص الناقل، وهو ماقضت به محكمة بوردو فى حكمها السابق (فى مارس ١٩٦٣)[٢].

ويؤيد هذا الحل الأخير أن سند الشحن بوصفه وثيقة معدة للتداول ومن الأيسر للغير الذى تؤول إليه الورقة أن يعتمد على اسم الشخص المذكور بها بوصفه الناقل على أنه المدين الذى يطالبه بتنفيذ عقد النقل بدلاً من سعيه وراء معرفة مالك السفينة المذكور اسمها بالسند ومطالبته

---

(١) نقض فرنسى ٢٣ مارس ١٩٦٥ بحرى فرنسى ١٩٦٥ ص ٤٧٦، قرار تحكيم ٢٣ مارس ١٩٦٤ بحرى ٦٥ ص ٣٠٥.

(٢) فى نفس المعنى ريبير ٢ - ١٤٥٦. وانظر ماسيلى فى تعيين الناقل عند دراسة النقل البحرى. وانظر Yves Tassel فى مقاله بعنوان Le Connaissenent de charte-partie sans en-tete, D.M.F. 1987 P. 547.

بوصفه الناقل ، وهكذا يكون هذا الحل تأييدا للرأى الذى يحمى المستفيد من الورقة ويؤمنه متى اعتمد على الظاهر فيها ، وهو ما يشجع التجارة على البضاعة المنقولة بحرا[١].

ويرى بعض الشراح أن مجرد توقيع الربان سند الشحن ، متى كان السند يحمل بيانات أخرى محددة كاسم مستأجر السفينة وعنوانه ، لا يلزم حامل السند أن يعتبر مالك السفينة هو الناقل ، لأن من الطبيعى أن يوقع الربان سند الشحن لحساب هذا المستأجر ، خاصة أنه لا يبين من مجرد بيانات سند الشحن من هو المتبوع الذى يوقع الربان سند الشحن لحسابه ، بل أن ذكر اسم المستأجر أو خاتمة فى رأس سند الشحن يفيد أن الربان يتبعه فى هذا الخصوص[٢].

٢٧٩ - لكن إذا وقع الربان أو وكيل عنه وحده ، for the master سند الشحن فالمفروض أن ذلك لحساب المالك ، وهذا هو حكم المادة ٧٨ التى تقول « المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكاً أو مستأجراً لها ويعتبر المالك مجهزاً حتى يثبت غير ذلك » . وهو الرأى فى فرنسا وانجلترا ، وتكون الدعوى ضد مالك السفينة من الشاحنين أو حملة السندات .

---

(١) شوفو فى تعليقه فى الأسبوع القانونى ١٩٥٦ - ٢ - ١٤٣٠٩ .

انظر فى التشريعات والقضاء الذى يعتمد فى تعيين الناقل باسم السفينة ويلزم حامل السند بالبحث عن شخصية مالكها : بونتافيس فى تعليقه بالمجلة الفصلية ١٩٦٥ ص ٦٧٩ و ٦٨٠ ، وهى التشريعات الاسكندنافية وقضاء الولايات المتحدة وكندا .

(٢) بونتافيس فى المجلة الفصلية ١٩٦٥ ص ٦٨٠ و ٦٨١ .

وقد حكمت محكمة النقض المصرية أنه فى المشارطة الموقوتة يكون الوكيل الملاحى والربان عملهم لحساب المستأجر وإصدارهم أذون التسليم يكون نيابة عنه ، رغم ما ورد بالمشارطة من مسئولية ملاكها عن الأذون ، ويتحمل المستأجر المسئولية وحده أمام الغير .

« حمل سند الشحن اسم الشركة الناقلة وتوقيعه من نائبها دون تضمينه ما يشير أن السفينة مؤجرة بمشارطة موقوتة أو أن من وقعه كان نائباً عن ملاك السفينة يؤدى إلى تحمل الشركة الناقلة وحدها المسئولية قبل الغير عن تنفيذ الإلتزامات المنصوص عليها فى سند الشحن وعن كل فقد أو تلف يلحق بالبضاعة دون اعتداد بما ورد بمشارطة إيجار السفينة من مسئولية ملاكها وحدهم عن النقص أو التلف فى البضاعة ، وعلة ذلك أن الوكيل الملاحى للسفينة والربان تابعون للمستأجر وعملهم لحسابه » .

الطعن رقم ٢٣٤٢ لسنة ٥٢ ق جلسة ١٩٨٩/٢/٢٧ ، والطعن رقم ١٢٠٦ لسنة ٥٢ ق جلسة ١٩٨٧/٦/١٥ .

-ويقال أن مشارطة الإيجار الزمنية لاتنقل حيازة السفينة إلى المستأجر، بل أن جوهر هذه المشارطة هو إلتزام المؤجر «المالك» بتقديم خدمات إلى المستأجر يؤديها بواسطة سفينة معينة وعماله البحرين والبريين، ومقتضى هذه المشارطة أن تنتقل إلى المستأجر بعض عناصر الإدارة التجارية للسفينة، أى الحق للمستأجر فى أن يطلب إلى الربان- بوصفه ممثلاً للمؤجر- تنفيذ رحلات يحددها وبكيفية يعينها له، بحيث يظل الربان تابعاً ووكيلاً للمالك المؤجر أمام الغير، فيسأل المالك عن الربان ولو كان ذلك تنفيذاً من الربان لأوامر المستأجر، فلو عقد الربان سندات شحن مع الغير - بأمر من المستأجر - فإن الربان يكون عندئذ تابعاً ووكيلاً للمالك، ويكون للغير - حامل السند - أن يقاضى المالك دون أن يكون للمالك أن يدفع هذه الدعوى محتجاً بإن السفينة مستأجرة، بل هو يلزم بتنفيذ عقود النقل التى يبرمها المستأجر، ثم هو وشأنه بعد ذلك مع المستأجر يسوى حسابه معه. ألا أن يكون الغير (الشاحنون) - قد قصدوا التعامل مع المستأجر شخصياً أو مع الربان بوصفه تابعاً للمستأجر لا للمالك، وهو وضع إستثنائى. وهذا المبدأ الذى لا نزاع فيه وهو ما يؤكده الشراح الانجليز ونص المادة ٧٨ من القانون البحرى المصرى (وما فهمته محكمة النقض المصرية، على ما سنرى) وأن يبدو غريباً لمن لا يعرف أصول وتنظيم أعمال النقل البحرى وتنظيماته القانونية.

فالربان تابع ووكيل عن مالك السفينة لا عن المستأجر- بحسب الأصل- (م ٧٨ من القانون). وحكمة ذلك أن المالك معروف ويمكن السؤال عن شخصه والتأكد من ذلك بسهولة لأنه مسجل فى سجل السفينة وهى تحمل علم جنسيتها كما تعرفه سجلات اللويدز. أما مشارطات الإيجار فلا تشهر ولا وسيلة إلى العلم بشخص المستأجر الذى قد يتغير كل وقت، ولهذا تتركز آثار استغلال السفينة على المالك الذى قد يكون له أن يرجع على المستأجر بنتائج فعل هذا الأخير. وتنظم هذا الرجوع مشارطات الإيجار الزمنية، أما فى مواجهة الغير فإن الربان، وهو يبرم عقود النقل ويصدر سندات الشحن، إنما يمثل مالك السفينة أمام الغير أى حملة سندات الشحن، فإن القضاء والشراح- وخاصة الانجليز- يعتبرون هذا التوقيع من جانب المستأجر أو وكيله إنما هو لحساب مالك السفينة

بحيث يكون لحامل سند الشحن أن يقاضى المالك ، ولا يكون للمالك أن يدفع مسئوليته عن تنفيذ عقد النقل الذى يثبته السند بأنه ليس هو الناقل ، فهو دائماً الناقل فى نظر الغير .

ولا يتغير هذا الوضع ولا يعتبر المستأجر هو الناقل إلا إستثناء كما سنرى .

يقول الأساتذة ويلفورد ، وكولجن ، وهيلى ، وكيمبال فى كتابهم بعنوان مشارطات الإيجار الزمنية سنة ١٩٨٢ نشر اللويدز بلندن ، وفى صفحة ٢١٦ - وما بعدها ، وفى التعليق على مشارطة بلتايم ما ترجمته :

« يرد فى المشارطة أن الربان يوضع تحت أوامر المستأجر فيما يتعلق بإستخدام وترتيبات السفينة ويكون على المستأجر أن يعوض المالك عن نتائج قيام الربان أو الوكلاء بتوقيع سندات الشحن ، وهذا الشرط يعطى المستأجر أو وكلاءه سلطة توقيع سندات الشحن بصفتهم وكلاء الربان » .

« وأنه متى كانت سندات الشحن موقعة من الربان ، فإن العقود التى تتضمنها تنشأ عادة بين جملة هذه السندات والمالك » .

كما يقول الأستاذان باين وايفامى Payne & Ivdmy وهما أستاذان بجامعة لندن ومحاميان متخصصان فى القضايا البحرية فى كتابهما « نقل البضائع بحراً » لندن سنة ١٩٧٩ صفحة ٣٩ و ٤٠ ، فى شرح شرط التعويض بعد أن يعرضا صيغته وهى الصيغة المعتادة فى مشارطة بلتايم ، يقولان : « أن المستأجر - فى ظل هذا الشرط - من حقه أن يقدم إلى الربان سندات شحن يوقعها لحساب المالك المؤجر ، وينشأ عن ذلك عقود نقل ما بين شاحنى البضاعة ومالك السفينة . . .

« ومع ذلك ، فإن المستأجر - بدلاً من قيامه بتقديم السندات إلى الربان ليوقعها لحساب مالك السفينة - من حقه أن يقوم هو بتوقيعها لحساب المالك .

« وفى الحالتين تلزم سندات الشحن مالك السفينة بوصفه الأصيل الذى أبرم عقد النقل لحسابه » .

هذا هو القضاء الإنجليزى والفقه الإنجليزى .

ومحكمة النقض المصرية تؤكد أن الناقل هو المالك وليس المستأجر ، إستناداً إلى التشريع المصرى .

- وقد أدركت هذا المعنى محكمة النقض المصرية فأكدته فى سنة ١٩٨٠ بقولها : « أنه وإن كان يترتب على تأجير السفينة إلى الغير بمشارطة موقوتة (زمنية) إنتقال الإدارة التجارية لتلك السفينة إلى المستأجر فيحق له أن يصدر بهذه الصفة سندات شحن لصالح الغير ويسأل عندئذ فى مواجهتهم عن تنفيذ الإلتزامات المثبتة بتلك السندات باعتباره ناقلاً ، إلا أن مسئولية مالك السفينة مع ذلك لا تنتفى إلا إذا كان الغير يعلم بواقعة تأجير السفينة بمشارطة موقوتة ، ويرجع فى ذلك إلى ما تضمنه سندات الشحن من بيانات باعتبارها الوثائق المثبتة لحقوق وإلتزامات ذوى الشأن فيها ، فإذا صدر سند الشحن من المستأجر وباسمه كان وحده دون مالك السفينة المؤجرة هو المسئول قبل الغير عن تنفيذ الإلتزامات المنصوص عليها فى السند ، أما إذا جاء سند الشحن خلواً مما يفيد تأجير السفينة بمشارطة موقوتة فإن مالك السفينة يظل مسئولاً فى مواجهة الغير عن تنفيذ الإلتزامات المثبتة بسند الشحن ويحق للمرسل إليه أن يرجع عليه بالتعويض عما لحق البضاعة المشحونة من نقص أو تلف (نقض ١٠ مارس ١٩٨٠ مجموعة النقض ٣١ ص ٧٦٠).

هكذا وضعت المحكمة المبدأ ، وهو مسئولية مالك السفينة المؤجر عن السندات التى يصدرها المستأجر ، وأشارت إلى الاستثناء وهو إنتفاء مسئولية المؤجر وقيام مسئولية المستأجر وحده إذا كان الشاحن يعلم بتأجير السفينة ويقصد إبرام العقد مع المستأجر ، وهو علم يستخلص مما ورد فى سندات الشحن.

وقبل هذا الحكم أصدرت محكمة النقض حكماً آخر فى ٢٧ فبراير ١٩٧٥ ، قالت فيه : النص فى المادة ٣٠ من قانون التجارة البحرى على مسئولية مالك السفينة مدنياً عن أعمال ربانها وإلزامه ما إلتزم به فيما يختص بالسفينة وتسفيرها ، وان كان لا يواجه إلا حالة المالك المجهز ، إلا أنه إذا قام المالك بتأجير السفينة مجهزة إلى الغير بمشارطة إيجار موقوتة مع ما يترتب على هذا التأجير من إنتقال الإدارة التجارية للسفينة إلى المستأجر وتبعية ربانها له فى هذا الإدارة فإن مسئولية المالك مع ذلك لا ينتفى إلا إذا كان المتعاقد مع الربان يعلم بهذا التأجير أو كان عليه أن يعلم به ، أو إذا كان قد منح إئتمانه إلى المستأجر شخصياً رغم جهله بصفته كمستأجر (مجموعة النقض ٢٦ صفحة ٥٠٣).

الأصل إذن فى قضاء محكمة النقض المصرية ، أن عقد النقل البحرى يتم فيما بين الشاحن ومالك السفينة ، ولو كان الربان أو المستأجر أو وكيل عنه هو الذى وقع سند الشحن ، والحكم بغير ذلك إستثناء ، يجب توافر شروط هى فى جوهرها علم المستأجر أنه يتعاقد مع شخص غير المالك ولحساب هذا الشخص[١].

معنى ذلك أن كون المستأجر هو الناقل يحتاج إلى دليل ، ولا يفترض إبتداء ، ولا يدور التنظيم القانونى كله إلا على هذا الأصل ، وعلى بقاء هذا الأصل ، وهو ان الناقل هو مالك السفينة . فإذا أقام حامل السند الدليل على أن المستأجر إتخذ حياله وصف الناقل إنقلب الوضع وإنعقدت مسئوليته أمامه كناقل (م ١٦٦) .

٢٨٠ - ومن مظاهر **استقلال** كل من علاقة المؤجر بالمستأجر وعلاقة المستأجر بالشاحنين أن يكون المرجع فى تقدير مسئولية كل من المؤجر والمستأجر مختلفاً ، فبالنسبة للمؤجر هو مشارطة الإيجار ، وبالنسبة للمستأجر هو قواعد النقل أو إتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن أو أى إتفاقية دولية أخرى[٢].

٢٨١ - وبالرغم من الأصل المتقدم ، وهو بعد علاقة المؤجر بالمستأجر عن علاقة المستأجر بالغير ، فإن تدخل الغير فى استغلال السفينة قد يؤثر فى هذه العلاقة ، بأن يعطل تطبيق بعض نصوص المشارطة ، كشرط التحكيم أو شرط اختصاص محكمة معينة : وقد حكم بذلك على أساس أن الدعوى بالمسئولية ضد الناقل ودعوى الضمان التى يرفعها المستأجر على المؤجر لادخاله فى الدعوى مرتبطتان ارتباطاً يقضى أن التفصيل فيهما يكون من نفس المحكمة . وان كانت المسألة خلافية بسبب أن كلا من الدعويين يستند إلى عقد مختلف ، فأحدهما عقد الإيجار والثانى عقد النقل (أنظر شالارون رقم ٣٥٦) .

---

(١) انظر تطبيقاً لذلك فى إستئناف باريس ٥ فبراير ١٩٦٢ بحرى فرنسى ١٩٦٢ ص ٣٤٥ تعليق بيير بولوا وهو منشور كذلك فى المجلة الفصلية ١٩٦٢ ص ٧٧٦ مع تعليق فيه تحفظ للأستاذ دى جوجلار .

(٢) السين التجارية ٥ ابريل ١٩٦٠ ص ٦٨٧ تعليق لافاج .

ولكن المؤجر يتأثر - بطريق غير مباشر - بما يصيب علاقة المستأجر بالغير ، فهو مهدد برجوع المستأجر عليه بما دفعه للغير إذا كان سبب الضرر مخالفة من المؤجر للالتزامات التى تلقيها عليه المشارطة ، كما لو كان سبب الضرر الذى أصاب البضاعة هو عدم وفائه بالالتزام بتسليم السفينة صالحة للملاحة وضمان صلاحيتها - طول مدة المشارطة - للغرض الذى أجرت من أجله[1] .

وقد حكم - تطبيقا لذلك - بمسئولية المستأجر عن ضرر أصاب البضاعة وفى نفس الحكم بالزام المؤجر بتعويض المستأجر عما دفعه الأخير وذلك تأسيساً على أن الضرر منسوب إلى المؤجر[2] .

- ويبدو تأثر علاقة الطرفين بسبب تدخل الغير فى حالة ما يرتد الضرر بالبضاعة إلى عيب خفى ، فإن المستأجر إذا كان ينقل بضاعة للغير فى ظل اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن فإن ثبوت نسبة الضرر إلى هذا العيب الخفى يبرىء المستأجر من المسئولية أمام الشاحن ، وبالتالى يمنع رجوع المستأجر على المؤجر ، فى حين أن هذا المؤجر - بحكم المشارطة التى لا تخضع لاتفاقية بروكسل - قد يسأل أمام المستأجر عن مثل هذا العيب[3] .

المطلب الثانى

دعوى المؤجر ضد الشاحنين والمستأجرين من الباطن

أولا : مطالبة الشاحنين : المطالبة بأجرة المشارطة الزمنية

٢٨٢ - إذا لم يكن لحملة سندات الشحن أن يباشروا دعواهم ضد المؤجر فى مشارطة زمنية ، فكذلك ليس لهذا الأخير أن يطالبهم بدفع

---

(١) مرسيليا التجارية ١٥ يناير ١٩٦٠ بحرى ١٩٦٠ بحرى ١٩٦١ ص ١٧٦ . انظر شوفر فى رقم ٧٧٣ - ٧٧٧ ومقاله فى بحرى فرنسى ١٩٦٢ ص٦ .

(٢) السين التجارية فى ٨ مايو ١٩٦٣ بحرى فرنسى ١٩٦٤ ص ٦٨٧ .

(٣) تطبيقاً لذلك محكمة السين التجارية فى ١٢ يوليو ١٩٦٠ السابق .

أجرته المستحقة على المستأجر إذا كان هؤلاء قد دفعوا الأجرة المستحقة عليهم للمستأجر[١].

وقد عرضت لهذه الصورة محكمة إستئناف باريس ١٤ ديسمبر ١٩٦٠[٢]. فقد أجرت شركة ملاحية إحدى سفنها لشركة بمشارطة إيجار زمنية، وادعت الشركة المؤجرة حقها فى مقاضاة الشاحنين المتعاقدين مع المستأجرة ومطالبتهم بحقوقها لديها، وباشرت حق الحبس على بضائعهم طبقاً لنص المشارطة التى تربطها بالمستأجر، وقد رفضت المحكمة هذا الإدعاء وقالت إن الشاحنين لا يخضعون لنصوص الاتفاق المبرم بين المؤجر والمستأجر، إذ لم يكن بالسندات احالة إلى المشارطة، ولأن الشاحنين كانوا قد دفعوا بشكل صحيح ديونهم، والدعوى المباشرة - على كل حال - لا تقبل إلا فى حدود ما يظل فى ذمة المدعى عليهم من أجرة. ويقول «روديير»[٣] فى تعليقه على هذا الحكم إن المؤجر كان يمكنه التمسك بادعائه على الشاحنين لو كانوا مستأجرين من الباطن، أما فى خصوص القضية فالعقد الذى يربطهم بالمستأجر الناقل ليس من نفس نوع العقد بين المؤجر والمستأجر وهو ما يستبعد كل فكرة للإيجار من الباطن.

- ولكن هل يمكن للمؤجر أن يقاضى الغير المتعاقد مع المستأجر إذا كانت السندات التى أصدرها هذا الأخير تتضمن إحالة إلى المشارطة[٤]. فهذه الاحالة تجعل المشارطة مندمجة فى السند[٥]. إذ بهذه الاحالة يدرك

---

(١) تطبيقاً لذلك محكمة السين التجارية فى ١٢ يوليو ١٩٦٠ السابق.

(٢) انظر:

R. Achard. L'action des proteurs de connaissement contre le propriétaire du navire dans l'affretement à temps.

D.M.F. 1984.

(٣) بحرى فرنسى ١٩٦١ ص ٢١٥ تعليق روديير.

(٤) انظر رينارد فى مقاله بعنوان مشارطة الإيجار وسند الشحن فى بحرى فرنسى ١٩٥٥ ص ٧١، لوكلير ص ١١٦ و ١٢٤.

(٥) عرائض ٦ فبراير ١٩٣٩ ملحق دور ١٩٣٩ ص ١٢٩.

ويتردد القضاء فى اعتبار العمل الذى يجعل نصوص المشارطة نافذة على حامل السند، فقد حكم انه يلزم إرفاق صورة المشارطة بالسند أو أن يثبت إرسال نصها للحامل: اكس ٩ ديسمبر ١٩٦٠ بحرى فرنسى ١٩٦١ ص ١٦٣.

المستأجر أن السفينة الناقلة مستاجرة وأنه يتعامل مع المستأجر وعليه إذن أن يتوصل إلى الاطلاع على نصوص هذه المشارطة[١].

وهذا الرأى يتفق مع نص المادة ١٥٨ مصرى التى تقضى أن للمؤجر حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر، لاستيفاء الأجرة المستحقة له وملحقاتها...

- وإنما يلاحظ أن المؤجر ليس له أن يطالب حملة السندات أو غيرهم من المتعاقدين مع المستأجر - فى هذه الحالة - ألا بما يكون عالقاً فى ذمتهم لصالح المستأجر.

ولكن بأى دعوى يمكنه مطالبتهم؟... إذا كان العقد الذى بين المستأجر والمدعى عليهم والعقد الذى بين المؤجر والمستأجر من طبيعتين مختلفتين بان كان العقد الأخير إيجاراً والعقد بين المستأجر والغير نقلاً بسند شحن فإن من الجائز للمؤجر أن يقاضى هؤلاء الشاحنين بالدعوى غير المباشرة أى بالدعوى التى لمدينه المستأجر قبل هؤلاء الشاحنين[٢]. وهذه الدعوى غير المباشرة ضعيفة الحصيلة، لا يقويها إلا حجز يوقعه المؤجر تحت يد الشاحنين أو المستأجرين من الباطن.

٢٨٣ - ما هو السند القانونى لدعوى المؤجر مباشرة ضد الشاحن الذى لم يدفع أجرة الشحن؟ قد يمكن الاستناد إلى النص المصرى (م ٢٩/٤ و ٤٠، ١٥٩) الذى يرتب إمتيازاً للأجرة وللبضاعة كل على الآخر. ولكن يعترض على هذا الاستناد بإن اتفاقات الطرفين المشار إليها بالنص يقصد بها اتفاقات الطرفين فى عقد واحد فى حين أن المؤجر والشاحن كلاهما غريب عن الآخر ولا يربطهما سوى عامل مادى هو السفينة. ومع ذلك قد يمكن الرد على هذا الاعتراض بالقول أن مركز الشاحن هنا هو مركز المحال إليه حوالة جزئية، وهو ما ذهب إليه

---

(١) وهذه الاحالة - متى كانت نافذة على المستأجر - تمكن المؤجر من التمسك على المستأجر بأحكام المشارطة التى لا يمنع نص قانونى من تطبيقها على النقل بسند شحن، وعندئذ يمكن للمؤجر أن يتمسك بنص المادة ١٨ من مشارطة بلتايم على حملة السندات والذى يقرر للمؤجر حق حبس كل البضاعة، والأجرة المستحقة لصالح المستأجر لدى المستأجرين من الباطن، والأجرة المستحقة طبقاً لسندات الشحن، وذلك ضماناً للحقوق الناشئة من المشارطة.

(٢) رودبير فى تعليق له فى بحرى فرنسى ١٩٦١ ص ٢١٥.

للسفر بحيث كان إهماله مخالفة لأحكام القانون(١)، أو لأنه يعتبر بفعله قد خلق مصدراً للخطر بالنسبة للكافة(٢).

المبحث الثالث

حكم المساعدة البحرية في حالة السفينة المؤجرة

يحدث أن تقدم السفينة المؤجرة مساعدة لسفينة أخرى أو أن تقدم لها مساعدة، فتستحق فى الحالتين مكافأة مقابل هذه المساعدة لصالح السفينة المؤجرة أو عليها، فيثور السؤال، كيف يوزع الحق فى المكافأة أو المديونية بها بين المؤجر والمستأجر؟...

نفرق فى هذا الصدد بين ما إذا كانت المشارطة قد عرضت لتنظيم معين أو أنها سكتت عنه، وكذلك بين حالة ما تكون السفينة المؤجرة هى التى قدمت المساعدة أو أنها هى المدينة بدين عن مساعدة قدمت إليها.

أولاً: حالة استحقاق مكافأة عن المساعدة:

٢٨٦ - (أ) إذا لم يرد بالمشارطة تنظيم - وهو فرض نادر - هنا يجرى القضاء على مبادىء عامة تتلخص فى أن المكافأة - فى المشارطة الزمنية - من حق المجهز بوصفه مستغل السفينة، أى أنها من حق الطرف الذى بيده الإدارة الفنية أى الملاحية(٣).

وهكذا تؤول مكافأة المساعدة إلى أى من الطرفين - المؤجر أو المستأجر - تكون له الإدارة الملاحية "nautique"، ولهذا فإنه إذا لم يرد بالمشارطة نص خاص بالموضوع - فليس للمستأجر أن يدعى حقاً على

---

(١) انظر روان ١٣ يناير ١٩٥٥ بحرى فرنسى ١٩٥٦ ص ١٤٥. حكمان.

(٢) رودبير فى تعليقه بحرى فرنسى ١٩٦١ ص ٦٩٣.

(٣) إستئناف الإسكندرية ٢٥ يناير ١٩٥٥ بحرى ١٩٥٧ ص ٥٨.

فى هذا المعنى كذلك "Sortais" رقم ١٦ حيث يشير إلى حكم ألمانى يقرر أن المكافأة من حق مالك السفينة التى قدمت المساعدة، فإن كانت السفينة مؤجرة فالمكافأة من حق المجهز بمعنى الشخص الذى يستغل لحسابه سفينة لا يملكها بغرض الحصول على ربح من إستخدامها فى الملاحة بحيث يعتبر هذا المجهز فى علاقاته بالغير كمالك للسفينة.

أنظر فى الموضوع كله جوجلارو فيلينو. المساعدة فى البحر باريس ١٩٦١ ص ٣١ - ٣٧.

البعض[١]، وهو مذهب يصادف صعوبة فى تبرير كون الحوالة هنا حوالة بالدين بها يصبح الشاحن مديناً بالأجرة جبراً على الدائن المؤجر، وهى صعوبة قد يذللها أن الدائن المؤجر يعتبر قد قبل هذه الحوالة بدينه واعتبار المستأجر مديناً وهو قبول يستفاد من توجيهه الدعوى إليه.

وعلى كل حال فالتبرير القانونى لهذه الدعوى المباشرة عسير، ولهذا يقتصر البعض على اقرارها بالنظر إلى أنها دعوى تبررها ضرورات التجارة البحرية وتفسرها فكرة ضمان يعطى للمؤجر ضمناً بواسطة انابة الحق[٢].

أما القضاء فيقر هذه الدعوى المباشرة، ويقصرها على مايكون الشاحن مديناً به للمستأجر وان كان لا يقدم تفسيراً مقنعاً لها[٣].

ثانياً: إذا كان العقد الذى يربط المستأجر بالمدعى عليه إيجاراً:

٢٨٤ - يختلف الحل عن الوضع السابق إذا كان المستأجر بمشارطة زمنية قد أجر السفينة لغيره بدلاً من استغلالها فى النقل بسند شحن والقيام بدور الناقل، وذلك مثلاً إذا أجرها لغيره بمشارطة زمنية فهنا يمكن اعتبار هذا العقد الثانى إيجاراً من الباطن، وتنطبق عليه الأحكام الواردة فى القانون والخاصة بدعوى المؤجر ضد المستأجرين من الباطن[٤] (م ١٥٧ مصرى).

مسئولية المؤجر التقصيرية:

٢٨٥ - إذا كان المؤجر فى مأمن من دعوى المتعاقدين مع المستأجر والقائمة على أساس تعاقدى، فالحكم قد يختلف إذا كانت الدعوى تستند إلى مساءلته على الأساس التقصيرى، فتقبل هذه الدعوى ضده وتنجح إذا أثبت عليه خطأ تقصيرى، كما لو أهمل فى صلاحية السفينة

---

(١) داتجون ٢ - ٥٤ ص ٥٣١.

(٢) شوفو رقم ٦٤٨. ويرى شالارون (رقم ٣٥٦) تأسيسها على مجرد مركز واقعى هو وجود إمتياز للمؤجر على البضاعة.

(٣) إستئناف مختلط الإسكندرية ٧ ابريل ١٩٢٦ دور ١٥ ص ٢٢٨. وتعليق روان ٢٦ مايو ١٩٢٥ ملحق دور ١٩٢٥ ص ٥٨٣.

(٤) روان التجارية ١٠ يونيه ١٩٥٢ بحرى فرنسى ١٩٥٢ ص ٣٥٩ تعليق جرانميزون.

مكافأة المساعدة إلا فى الحدود التى تنقل فيها المشارطة إليه الإدارة الملاحية للسفينة ، ولهذا فإنه فى المشارطة الزمنية التى تقتصر على نقل الإدارة التجارية للمستأجر فإن الحق فى مكافأة المساعدة هو للمالك أى المؤجر .

- وإنما يختلف الحكم إذا كانت السفينة مؤجرة بقصد القيام بعمليات المساعدة والانقاذ ، فعندئذ تصبح عمليات المساعدة - وان كانت تدخل كذلك فى الإدارة التجارية للسفينة إذ تتعلق مباشرة بما أجرت السفينة لأجله(١) .

٢٨٧ - هل للمستأجر الحق فى طلب مكافأة عن مساعدة قدمها إلى سفينة يستأجرها ؟ الفرض طبعاً أنه لم يتسبب بخطأ منه فى الخطر الذى أدى إلى طلب المساعدة وإلا فإن طلبه يرفض باعتبار أن عليه أن يعالج الضرر الذى تسبب فيه وليس له أن يطلب أجراً ومكافأة عن ذلك .

فإذا لم يكن ثمة خطأ من جانبه فليس ما يمنع من حقه فى المطالبة بالمكافأة ، وقد حكم بذلك(٢) فى قضية كان فيها الإيجار بمشارطة زمنية وليس للمستأجر الإدارة الفنية للسفينة المستأجرة .

(أنظر فى ذلك مثلاً قضية تتلخص فى أن شركة استأجرت سفينتين عاريتين مملوكتين لشخص واحد وطالبت بمكافأة عن مساعدة قدمتها إحدى السفينتين للأخرى ولكن محكمة إستئناف باريس رفضت هذا الطلب إعتماداً على شروط المشارطة التى تلقى على المستأجر مصاريف المساعدة التى تقدم إلى السفينة المؤجرة بحيث أن حقه فى المكافأة انقضى بإتحاد الذمة)(٣) .

٢٨٨ - (ب) إذا ورد بالمشارطة تنظيم :

١ - تنص المشارطات عادة على كيفية توزيع المكافأة المستحقة للسفينة المؤجرة بين المؤجر والمستأجر ، ويغلب أن يرد شرط بتوزيعها

---

(١) سورتى ط ١٢٩ هامش رقم ٤٦ .

(٢) قرار تحكيم ٢٧ فبراير ١٩٢٦ ملحق دور ١٩٢٦ ص ٢٧٤ .

(٣) س باريس ٢٨ مارس ١٩٢٨ دور ٢٣ ص ٣٢٠ ومابعدها وخاصة ص ٣٣٣ و ٣٣٤ .

«مناصفة بين المؤجر والمستأجر بعد خصم كل المصروفات ونصيب البحارة» (المادة ١٩ بلتيم).

ولما كانت عمليات المساعدة تدخل فى الإدارة الفنية أى الملاحية للسفينة فينص كذلك على أن المؤجر - الذى له هذه الإدارة فى المشارطة الزمنية العادية فهى تبقى للمؤجر الإدارة الفنية - هو الذى يتولى الاجراءات المناسبة لاثبات الحق فى المكافأة وتقديره، وهكذا يكون المؤجر - فى نظر الغير - هو الذى قام بالمساعدة وهو الدائن بالمكافأة المستحقة عنها، ولهذا ينص عادة على أن المستأجر يلزم بما يتخذه المؤجر فى هذا الشأن (المادة ١٩ بلتيم).

- ويلاحظ أن المستأجر فى هذا الفرض يكون دائنا بنصيبه فى المكافأة للمؤجر وليس للغير وليس له مطالبة هذا الغير مباشرة.

- وقد يبدو أن حرص المشارطات على تنظيم هذه المسألة يمنع كل خلاف يصددها. والصحيح غير ذلك، فالمشكلات فى هذا الشأن كثيرة ولا تستطيع المشارطة أن تواجه سوى علاقة الطرفين، منها ما سنعرض له فيما يلى :-

٢٨٩ - من المدين بمكافأة المساعدة؟

٢ - يندر أن تعرض المشارطة لتحديد أي من طرفيها يكون مدينا بالمكافأة أمام الغير، وهو أمر طبيعى لأن المشارطة لاتملك - بحكم كون أثرها مقصورا على طرفيها - لاتملك مثل هذا التحديد - ولهذا فإن الغير الذى قدم مساعدة إلى السفينة المؤجرة يكون دائنا للشخص الذى قدم مساعدته إليه، أو الذى اعتقد أنه يقدمها إليه، ومعنى ذلك أن الأصل أنه يكون دائنا للمؤجر، ولكن يمكن أن يكون دائنا للمستأجر إذا كان هذا الأخير قد أظهر شخصيته على السفينة بأن كتب اسمه أو رفع علمه عليها[1].

---

(١) وهى رخصة تتقرر غالباً للمستأجر فى استئجار السفينة عارية، وقد تتقرر بشرط خاص فى المشارطة الزمنية: انظر لوكلير رقم ٤٠.

٢٩٠ - ٣ - كيف يوزع الحق فى المكافأة بين الطرفين :

تتوقف الاجابة عن هذا السؤال على الفصل فى مسألة أخرى هى تحديد ما إذا كانت المكافأة عن مساعدة السفينة المؤجرة تعتبر عبئا على الملكية أو عبئا من أعباء الاستغلال.

وقد اعتبرت محكمة استئناف باريس مكافأة المساعدة عبئا على المالك والقتها على المؤجر تأسيساً على أن المالك يتحمل نتائج القوة القاهرة(١). ومعنى ذلك أن المؤجر يتحمل عبء المساعدة التى تقدم للسفينة، فى حين أنها - فى حالة ما تكون المكافأة مستحقة للسفينة - تكون فى جزئها الأكبر من نصيب المستأجر.

والصحيح أن مكافأة المساعدة وأن كانت عبئا على الملكية فهى كذلك عبء من أعباء الاستغلال لأن مجرد سير السفينة فى البحر يتضمن بذاته تعرضها لخطر يتطلب المساعدة، ولهذا فإن من الواجب أن يتحمل عبئها الأكبر الطرف الذى له الإدارة الملاحية أى المستأجر فى مشارطة الإيجار العارى، والمستأجر فى مشارطة الإيجار الزمنية إذا نقلت الإدارة الفنية للمستأجر، والمؤجر فى المشارطة الزمنية إذا احتفظ بالإدارة الفنية. وإنما على كل حال - فى المشارطة الزمنية - يجب عدلا أن يتحمل الطرف الآخر جزءاً من عبء المكافأة، فالمؤجر المالك والمستأجر سواء (إذا لم يكن لأحدهما الإدارة الملاحية)، فكلاهما يفيد من المساعدة التى تقدم للسفينة.

المبحث الرابع

المسئولية التقصيرية عن أفعال الربان

من المسئول عن أفعال الربان والبحارة التى تضر بالغير؟ أهو المؤجر أم المستأجر؟

وجه الصعوبة فى الاجابة عن هذا السؤال أن الربان يمثلها معاً، والمفروض كذلك أنه يعمل لخدمة مصالح كل منهما، فكيف يتحدد مركز كل منهما أمام الغير، وفيما بينهما، عن أخطاء الربان والبحارة؟

---

(١) باريس ٢٨ مارس ١٩٢٨ دور ٢٣ ص ٣١٠

المطلب الأول
أولا : تحـديد المسئول

٢٩١ - الصورة الأولى- حالة بقاء جزء من الإدارة للمؤجر :

- في مشارطة الإيجار الزمنية - بصورتها الغالبة - تظل الإدارة الفنية للمؤجر بينما تنتقل للمستأجر الإدارة التجارية ، ومعنى ذلك أن الربان - إذ يقوم بالوظيفتين الملاحية والتجارية - يصبح تابعاً لكل من المؤجر والمستأجر ، ويصبح كل منهما مسئولاً عن أعماله ، وأعمال الطاقم . وهذا هو الراجح .

ويطبق القضاء هذا الحل ، ويبحث لتحديد المتبوع المسئول ، عما إذا كان الخطأ الذى صدر من رجال الطاقم وسبب الضرر قد وقع فى تنفيذ الإدارة الفنية أو فى تنفيذ الإدارة التجارية . ففى قضية تتلخص فى أن عامل شحن غرق وهو يغادر السفينة بسبب أن السلم الموضوع لنزول العمال لم تتوافر له الشروط التى تفرضها اللوائح لضمان سلامتهم ، ولهذا حكم بمسئولية المؤجر لأن الخطأ وقع فى عمليات فنية ملاحية ولا شأن له بالاستغلال التجارى[١] .

هذا ، وتقضى المادة ١٧٤ من القانون المصرى فى فقرتها الثانية أنه تنقل الإدارة التجارية للسفينة إلى المستأجر ويتحمل نفقاتها . وبهذا النص تقوم قرينة لصالح الغير المدعى على أن الإدارة التجارية - فى صورة المشارطة الزمنية - تكون للمستأجر ، بحيث يسأل عن أخطاء الربان والتابعين الآخرين التى تقع فيما يدخل فى هذه الإدارة ، ما لم يثبت هو - أى المستأجر - أن الفعل المسبب للضرر وان كان قد وقع فى نشاط مما يدخل فى مفهوم الإدارة التجارية إلا أنه وقع فى دائرة احتفظ بها المؤجر طبقاً للمشارطة المبرمة بينهما .

---

(١) نانت التجارية ١٥ أكتوبر ١٩٢٣ ملحق دور ١٩٢٣ ص ٤١٣ .

وعلى ذلك يجرى العمل ، أى أن المشارطات تحرر غالباً على أساس نموذج بلتيم وفيه لا تكون الإدارة التجارية للسفينة للمستأجر إلا فى الحدود التى يرد بها نص فى المشارطة أو تقتضيها على وجه الضرورة حقوق تخولها إياه المشارطة ، ولهذا فهى لا تفترض ، ولهذا أيضاً يكون على من يدعى - من المؤجر أو المستأجر - أن عملاً معيناً يسأل عنه المستأجر أن يقيم الدليل على أنه يدخل فى إدارة السفينة التى تقررت للمستأجر بحكم المشارطة .

ومعنى ما تقدم أن الأصل هو أن إدارة السفينة الفنية وجزءاً من إدراتها التجارية - فى المشارطة الزمنية وطبقاً لنموذج بلتيم - تظل للمؤجر ، وهو يباشر هذه الإدارة بواسطة الربان والبحارة الذين يظلون بحسب هذا الأصل تابعين له ، ويستتبع هذا الأصل الجوهرى قاعدة هامة هى أن المسئولية عن أفعال هؤلاء التابعين تظل على المجهز فيما عدا النصوص التى تنقل بعض أسباب هذه المسئولية إلى المستأجر ، وهى نصوص يجب تفسيرها تفسيراً ضيقاً .

وقد حكم بهذ المعنى فى قضية جرح فيها أحد عمال الشحن إستخدامه المستأجر ، بخطأ وقع من أحد البحارة فى عملية إنزال سلم إلى البر ، دفع التعويض المؤمن الذى يغطى المجهز المؤجر من المسئولية ، ثم رجع هذا المؤمن على المستأجر على أساس أنه مسئول عن خطأ الربان الذى يعد تابعاً له . ولكن هذا الادعاء رفض لأن مشارطة الإيجار الزمنية تبقى للمؤجر إدارة وتوجيه السفينة من الناحية الفنية وبالتالى يظل رجال الطاقم - فى هذه الدائرة - عماله وتابعيه ولا يدخلون فى تبعية المستأجر إلا فى الحالات المحددة التى تعينها المشارطة والتى تتعلق بالإدارة التجارية بالمعنى الدقيق ، والخطأ الذى وقع من البحار كان فى عملية على السفينة ويعتبر إمتداداً للملاحة ويتحمله المؤجر[١] .

٢٩٢ - ولا يؤثر فى هذا الأصل العام أن يكون المستأجر هو الذى يتحمل - بمقتضى المشارطة - نفقات عمليات تدخل فى الإدارة الملاحية للسفينة ، فذلك لا يمنع مسئولية المؤجر عنها ولو أنه ليس هو الذى يتحمل

---

(١) قرار تحكيم ليرو فى ٢٤ اكتوبر ١٩٥٨ بحرى فرنسى ١٩٥٩ ص ٣٠٤ .

فى النهاية نفقاتها . وقد طبق هذا الحل فى خصوص عملية الارشاد ، فقد حدث أن أصيب المرشد بسبب انفجار غير معروف السبب وقع فى السفنة ، وادعى المؤجر أن المستأجر - بمقتضى المشارطة يتحمل مصاريف الأرشاد . ورفض هذا الادعاء[1] - وهذا الحكم صحيح لأن توزيع النفقات بين طرفى المشارطة لايغير من المسئولية أمام الغير عن عمليات تنفيذ النقل .

٢٩٣ - ولا يغير من هذا الحكم كذلك وجود مندوب للمستأجر على السفينة ، فهذا المندوب كل مهمته هى مراقبة الإجراءات اللازمة لرعاية مصالح المستأجر دون أن يكون له أن يتدخل فى إدارة السفينة من الناحية الفنية ، ولهذا لاتكون له صفة فى إصدار قرارات فيما يتعلق بالعمليات الفنية . وقد أثيرت هذه المسألة أمام محكمة إستئناف باريس فى القضية السابق الإشارة إليها[2] . إذا ادعى المؤجر أنه لا يسأل عن إصابة المرشد أثناء عملية الإرشاد بسبب وجود مندوب للمستأجر على السفينة - ، خاصة وأن المسئولية - فى القضية - كانت مدعاة على أساس الحراسة والمستأجر هو الذى كانت له حراسة السفينة يباشرها بواسطة مندوبه ، فقررت المحكمة أنه «متى كان تعويض الضرر الحاصل للمرشد الموجود على السفينة يقع على عاتق السفينة فإن المقصود بذلك - فى حالة مشارطة زمنية (يقول الحكم خطأ : بالرحلة) - هو مالك السفينة الذى له وحده حراستها القانوفية ولو كان المستأجر ممثلاً على السفينة بمندوب من قبله "subrecargue" ، فهذا المندوب يمارس فقط إدارة السفينة التجارية فى حين أن المجهز يباشر إدارتها الملاحية . كما قررت أن المرشد إذ يرتبط مع المجهز بعقد الإرشاد يظل غريباً عن المستأجر والربان ، وله إذن أن يتمسك عليهما بأحكام المسئولية التقصيرية على أساس الخطأ ولكن لا يمكنه مطالبتهما بشىء على أساس المسئولية عن الحراسة » . وهذا الحكم صحيح ، يؤيده وظيفة مندوب المستأجر على السفينة فى العمل ، كما سبق أن أشرنا ، فهى تنحصر فى مساعدة الربان وتقديم النصح له دون أن يحل محله أو يتحمل مسئولياته ، ويظل للربان فى كل وقت سلطاته فى

---

(١) إستئناف باريس ٦ مايو ١٩٦٥ بحرى ١٩٦٥ ص ٥٥٣ تعليق بيربولوا مؤيد .

(٢) باريس ٦ مايو ١٩٦٥ السابق .

الناحية الفنية ، وعليه مراقبة النظام العام والسهر على سلامة السفينة والرحلة والحمولة .

٢٩٤ - وبتطبيق ما تقدم على حالة حريق شب فى السفينة يمكن القول أن الربان وحده مسئول عن عملية الأطفاء لأن المفروض أنه هو الذى يتولاها ، فإذا حدث خطأ فيها كان هو المسئول أمام الغير - وبالتالى يسأل المؤجر لا المستأجر ولو كان سبب الحريق يرجع إلى الحمولة . كما يسأل المجهز مسئولية شخصية عن عدم كفاية أدوات الأطفاء على السفينة .

- وفى خصوص عملية **رص أو تستيف البضاعة** ، نلاحظ أنها عملية مركبة أى تتصل بالإدارة الملاحية والأدارة التجارية فإذا كان على السفينة مندوب للمستأجر فهذا المندوب يكون له أن يقترح الاجراءات الخاصة برص البضاعة والكفيلة بالمحافظة عليها ، ولكن القيام بهذه الاجراءات يتوقف على موافقة الربان عليها فى الحدود التى تتعلق بسلامة السفينة ، فإذا وقع خطأ فى الرص بأن وضعت بضاعة خطرة بجوار بضاعة أخرى بالمخالفة للقواعد الفنية فإن الربان يكون وحده المسئول باعتباره القائم وحده على سلامة السفينة وله إصدار القرارات المتعلقة بذلك دون مشاركة من أحد ، وهو فى ذلك تابع للمجهز وليس للمستأجر .

- وهكذا ، كلما كانت **سلامة السفينة** فى الموضوع كان الربان مسئولا لتعلق الأمر الإدارة الملاحية أو الفنية للسفينة(١) ، وبالتالى كان المسئول هو المجهز وليس المستأجر .

- وبالمقابلة ، لو كان الخطأ قد وقع فى الإدارة التجارية فالمسئولية عنه يتحملها المستأجر ، ولهذا إذا رفع المرسل إليه دعوى بتعويض ضرر أصاب بضاعته بسبب مجاورتها لبضاعة خطره ، وكانت السفينة مؤجرة عارية وأجرها المستأجر إلى آخر بمشارطة زمنية فإن هذا المستأجر من الباطن إذ أصبح مجهزا فهو المسئول عن الإدارة التجارية وتقبل هذه الدعوى ضده دون المؤجر الذى تجرد من الإدارة التجارية(٢) .

---

(١) انظر تعليق بولوا السابق .

(٢) باريس ٢١ يناير ١٩٥٧ بحرى فرنسى ١٩٥٧ ص ٣٥ .

٢٩٥ - القاعدة إذن هى أن القول بمسئولية المؤجر أو المستأجر عن أعمال البحارة يتوقف على معرفة الدائرة أو « المنطقة » التى وقع فيها الخطأ، فيسأل كل منهما عن الخطأ الذى يقع فى الإدارة التى له على السفينة.

وقد يدق فى العمل تحديد الدائرة التى وقع فيها الخطأ وهلى هى الإدارة الفنية أو الإدارة التجارية، ويبدو ذلك مثلاً فى خصوص تستيف البضاعة arrimage وهو يعتبر داخلاً فى الإدارة الفنية متى كان يؤثر فى توازن السفينة، ولكنه يدخل فى الإدارة التجارية متى نظر إليه باعتباره يمس سلامة البضاعة، ولذا تلزم التفرقة بين التستيف الملاحى والتستيف التجارى وهى تفرقة ليست يسيرة[1].

الصورة الثانية:

٢٩٦ - نقصد بها صورة المشارطة الزمنية التى يكون فيها للمستأجر على السفينة الإدارتان التجارية والفنية وهى التى تسمى بالانجليزية time-charter by demise، فى هذه الصورة يخرج المؤجر من نشاط السفينة ويصبح المستأجر هو وحده المتسلط على هذا النشاط، ويكون الربان والبحارة تابعين له فى كل نشاطهم سواء ما تعلق منه بالناحية الملاحية أو الناحية التجارية ولا يكن ثمة محل للتفرقة الواجبة فى الصورة السابقة للمشارطة الزمنية بين الخطأ الواقع فى النشاط الملاحى والخطأ الواقع فى النشاط التجارى، إذ يسأل المستأجر عن كل تصرفات الربان وأخطائه وأخطاء البحارة فيما يتعلق بوظائفهم أياً كانت الدائرة التى وقع فيها هذه الأخطاء.

المبحث الخامس

أثر إمتياز الدين على السفينة

٢٩٧ - إذا كان المبدأ - كما قدمنا - هو بعد المجهز عن النشاط الذى يقوم به المستأجر فى المشارطة الزمنية خاصاً باستغلال السفينة

---

(١) انظر شوفو رقم ٦٩٧، ٦٩٨.

وأن الغير الذى تعامل مع المستأجر أو نشأ له حقه بسبب هذا الاستغلال لا يكون له أن يقاضى المجهز المالك المؤجر ، فإن هذا الأخير قد يتأثر - مع ذلك - بهذا النشاط ، ويبدو صدق هذه الملاحظة فى حالة ما يكون الدين المطالب به ممتازاً على السفينة ، فإن الإمتياز الذى يتقرر لدين بحرى على السفينة يثقلها ولو كان ناشئاً بسبب استغلال يقوم به مجهز غير مالك لها أو مستأجر أصلى .

(القانون المصرى م ٤٠) المقابلة للمادة من اتفاق بروكسل سنة ١٩٢٦ الخاصة بالرهون والامتيازات البحرية .

ومتى باشر المدعى (الشاحن مثلاً) هذا الامتياز فهو يباشر عندئذ دعوى ضد السفينة ، أو بعبارة أخرى حقاً عينياً له على السفينة - وليس حقاً شخصياً مقرراً له ضد المجهز المالك[1] .

وهكذا ، قد يتخلص مالك السفينة - بتأجيرها لغيره - من المسئولية التعاقدية الناشئة عن إستغلالها ، ولكنه يتحمل نتيجة هذا الاستغلال بسبب أحكام الامتياز البحرى . ويقول ريبير[2] فى ذلك أن المالك يكون عندئذ فى مركز الكفيل العينى الضامن برهن عقارى دين غيره ، مع فارق بينهما هو أن مالك السفينة ملزم عينياً وليس له التمسك بضرورة مناقشة المدين قبل الرجوع على السفينة .

٢٩٨ - الحجز على السفينة التى كانت مستأجرة :

ويقترب من ذلك ما قضت به محكمة إستئناف روان فى حكم لها فى ١٤ يونيه ١٩٨٤ (مجلة القانون البحرى الفرنسى ١٩٨٤ ص ١٦٧ وتعليق .R.A) من أن « إستعمال الحق فى الحجز التحفظى على السفينة غير مرتبط بدعوى الوفاء بالحق ، والمادة ٩ من إتفاقية ١٠ مايو ١٩٥٢ لا تضع عقبة فى سبيله . وأن المادة ٤/٣ منها تسمح بتوقيع الحجز على سفينة مستأجرة لحق يتحمله المستأجر وحده . فهذا النص لا يحدد إمكان الحجز على السفينة المستأجرة بمدة تأجيرها فقط ، بل إن الحجز ممكن

---

(١) شوفو فى مقاله بعنوان perspective d'actualités فى بحرى فرنسى ١٩٦٢ ص ٥ و ٧ ، وفى نفس المرجع ١٩٦٢ ص ٥١١ بعنوان : du patimoine ou fortune de mer

(٢) ريبير ٢ - ١١٤١ .

بعد رد السفينة عند نهاية الإيجار الزمنى ، ويمكن مباشرته من قبل الدائن للمالك أو الدائن للمستأجر أو من كل دائن بدين لأى مدين بدين بحرى وفقاً للمادة الأولى من الاتفاقية الدولية ». ولو لم تتحدد شخصية المدين على وجه اليقين. ولا ارتباط بين الحجز التحفظى وحق التتبع المرتبط بدين ممتاز أو مضمون برهن ما دام الحجز التحفظى يهدف فقط إلى وقف السفينة حتى الحصول على كفالة بالدين(١).

المبحث السادس

المسئولية على أساس الحراسة

٢٩٩ - لا محل لاستبعاد المسئولية على أساس الحراسة من نطاق الأعباء الناشئة عن إستغلال السفينة ، وقد استقر هذا المعنى فى القضاء الفرنسى منذ حكمى محكمة النقض الفرنسية فى قضية السفينة « لاموريسيير ».

وقد اعتبر القضاء الفرنسى المستأجر - فى المشارطة الزمنية - هو الحارس للسفينة المسئول عنها بهذا الوصف ، وذلك بسبب ما له من إدارة وسلطة عليها(٢) وذلك فى قضية كانت الدولة فيها هى المستأجرة للسفينة.

ومعنى ذلك أن يستبعد من تعريف حارس السفينة المجهز الذى لا سلطة له عليها ، والربان الذى يقوم بدور التابع.

وهذا الحل يتفق مع تعريف الحارس الذى أخذت به محكمة النقض المصرية فى حكم لها سنة ١٩٦٥ قالت فيه : « حارس الأشياء الذى يفترض الخطأ فى جانبه على مقتضى نص المادة ١٧٨ من القانون المدنى ، هو ذلك الشخص الطبيعى أو المعنوى الذى تكون له السلطة الفعلية على الشيء قصداً وإستقلالاً ، ولا تنتقل الحراسة منه إلى تابعه

---

(١) انظر دى بونتافيس ، نظام السفينة باريس ١٩٦٠ ، رودبير ، السفينة باريس ١٩٨٠ رقم ١٩٩ ، ٢٠٠ ، إستئناف المنصورة ١٥ مارس ١١٦٩ بحرى فرنسى ١٩٧١ ص ٧٤١ تعليق سعادة.

(٢) نقض فرنسى ١٦ مايو ١٩٦٢ بحرى فرنسى ١٩٦٢ ص ٥٢٦ ومنشور فى الأسبوع القانونى ١٩٦٣ . ١٣٠٧٠ وتعليق دى جوجلار وبالمجلة الفصلية ١٩٦٢ ص ٧٧٧ وتعليق دى جوجلار كذلك.

المنوط به إستعمال الشيء ، لأنه وإن كان للتابع السيطرة المادية على الشيء وقت إستعماله ، إلا أنه إذ يعمل لحساب متبوعه ولمصلحته ويأتمر بأوامره ويتلقى تعليماته ، فأنه يكون خاضعاً للمتبوع مما يفقده العنصر المعنوى للحراسة ويجعل المتبوع وحده هو الحارس على الشيء كما لو كان هو الذى يستعمله ، ذلك أن العبرة فى قيام الحراسة الموجبة للمسئولية على أساس الخطأ المفترض هى بسيطرة الشخص على الشيء سيطرة فعلية لحساب نفسه»[١] .

وقد تتجزأ الحراسة فتوزع بين المجهز المؤجر والمستأجر إذا توزعت بينهما السلطة على السفينة ، وسنعود إلى هذه المسألة فى الباب الخاص بالإيجار بالرحلة حيث تبرز أهميتها على وجه الخصوص فى حالة نقل المسافرين على سفينة مستأجرة ، كما سنرى .

---

(١) نقض مصرى ٢٥ مارس ١٩٦٥ مجموعة النقض المدنية السنة ١٦ ص ٣٩٦ ، وهو خاص بمسئولية وزارة الحربية عن سقوط طائرة تدريب .

البـــاب الخـامس

التأجير بالرحلة

Affretement au voyage

٣٠٠ ـ النصوص :

مادة ١٧٩ ـ يذكر فى عقد إيجار السفينة بالرحلة :

(أ) اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما .

(ب) اسم السفينة وجنسيتها وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها .

(جـ) نوع الحمولة ومقدارها وأوصافها .

(د) مكان الشحن ومكان التفريغ والمدة المتفق عليها لإجرائهما .

(هـ) مقدار الأجرة أو طريقة حسابها .

(و) بيان الرحلات المتفق على القيام بها .

مادة ١٨٠ ـ يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما ، وفى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها فى عقد الإيجار ، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات والقيام بكل ما يتوقف عليه تنفيذها .

مادة ١٨١ ـ يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة .

مادة ١٨٢ ـ (١) يلتزم المستأجر بشحن البضائع وتفريغها فى المدد المتفق عليها ، فى عقد إيجار فإذا لم ينص فى العقد على مدة معينة وجب الرجوع إلى العرف .

(٢) ويتبع فى حساب المدد وبدء سريانها العرف السائد فى الميناء الذى يجرى فيه الشحن أو التفريغ فإذا لم يوجد عرف فى هذا الميناء أتبع العرف البحرى العام .

مادة ١٨٣ - (١) إذا لم يتم الشحن أو التفريغ فى المدة الأصلية التى يحددها العقد أو العرف سرت مهلة إضافية لاتُجاوز المدة الأصلية ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يحدده العقد أو العرف ، وإذا لم يتم الشحن أو التفريغ خلال المهلة الإضافية سرت مهلة إضافية ثانية لاتجاوز المهلة الأولى ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يعادل التعويض اليومى المقرر للمهلة الإضافية الأولى زائدا النصف ، وذلك دون إخلال بما قد يستحق من تعويضات أخرى .

مادة ١٨٤ - (١) إذا تم الشحن قبل إنتهاء المدة المعينة له فلا تضاف الأيام الباقية إلى مهلة التفريغ ما لم يتفق على غير ذلك .

(٢) ويجوز الاتفاق على منح المستأجر مكافأة عن الإسراع فى إنجاز الشحن أو التفريغ .

مادة ١٨٥ - للربان بعد إنقضاء مدد التفريغ إنزال البضائع المشحونة على نفقة المستأجر ومسئوليته ومع ذلك يلتزم الربان بإتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع التى أنزلها من السفينة .

مادة ١٨٦ - إذا لم يشحن المستأجر كل البضائع المتفق عليها التزم مع ذلك بدفع الأجرة كاملة .

مادة ١٨٧ - لايجوز للمؤجر أن يشحن فى السفينة بضائع غير خاصة بالمستأجر إلا بموافقته .

مادة ١٨٨- ينفسخ عقد إيجار السفينة دون تعويض على المؤجر أو المستأجر إذا قامت قوة قاهرة تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلا أو إذا منعت التجارة مع الدولة التى يقع فيها الميناء المعين لتفريغ البضاعة .

مادة ١٨٩ - يجوز للمستأجر إنهاء عقد إيجار السفينة فى أى وقت قبل البدء فى شحن البضائع مقابل تعويض المؤجر عمَّا يلحقه بسبب ذلك من ضرر على أن لايجاوز التعويض قيمة الأجرة المتفق عليها .

مادة ١٩٠ - للمستأجر أن يطلب فى أى وقت أثناء السفر تفريغ البضائع قبل وصولها إلى الميناء المتفق عليه بشرط أن يدفع الأجرة كاملة ونفقات التفريغ .

مادة ١٩١ - يبقى عقد إيجار نافذاً دون زيادة الأجرة ودون تعويض إذا حالت القوة القاهرة مؤقتا دون سفر السفينة أو استمرار السفر ، وفى هذه الحالة يجوز للمستأجر تفريغ بضائعه على نفقته وله بعد ذلك أن يعيد شحنها فى السفينة على نفقته أيضاً ، وتستحق عليه الأجرة كاملة .

مادة ١٩٢ - إذا بدأت الرحلة ثم استحال الاستمرار فيها بسبب غير راجع إلى المؤجر أو تابعيه ، فلا يلتزم المستأجر إلا بدفع أجرة ما تم من الرحلة .

مادة ١٩٣ - (١) إذا تعذر وصول السفينة إلى الميناء المعين لتفريغ البضاعة وجب أن يوجه المؤجر السفينة إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور يمكن التفريغ فيه .

(٢) ويتحمل المؤجر مصروفات نقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه إلا إذا كان تعذر وصول السفينة إليه ناشئاً عن قوة قاهرة - فيتحمل المستأجر المصروفات .

مادة ١٩٤ - (١) لا تستحق الأجرة إذا هلكت البضائع التى وضعها المستأجر فى السفينة إلا إذا اتفق على استحقاق الأجرة فى جميع الأحوال .

(٢) ومع ذلك تستحق الأجرة إذا كان الهلاك ناشئاً عن خطأ المستأجر أو تابعيه أو عن طبيعة البضاعة أو عن عيب فيها أو إذا اضطر الربان إلى بيعها أثناء السفر بسبب عيبها أو تلفها أو إذا أمر الربان بإتلافها لخطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ولم يكن المؤجر يعلم ذلك وقت وضعها فى السفينة .

٣ - وتستحق الأجرة عن الحيوانات التى تنفق أثناء السفر بسبب لا يرجع إلى خطأ المؤجر أو تابعيه .

مادة ١٩٥ - لا يبرأ المستأجر من دفع الأجرة بترك البضائع ولو تلفت أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر .

الفصل الأول

تعريف العقد وخصائصه وإبرامه وإثباته

الفرع الأول

تعريفه وخصائصه

٣٠١ ـ أورد القانون تعريف هذه المشارطة فى عبارة واحدة مع تعريف المشارطة الزمنية بها بجامع أنهما إيجار للسفينة مجهزة بالمقابلة لتأجيرها غير مجهزة (م ١٦٨).

وقد رأينا أن المستأجر فى الإيجار بالمدة لا يقتصر على إستخدام السفينة بل هو يتصرف فى استغلالها فله إدارتها التجارية، بمعنى أنه له ـ على الأخص ـ أن يتعاقد مع أى شخص لينقل هو بضائعه، وقد تكون له كذلك الإدارة الفنية أى قيادة السفينة[1].

وقد عرضنا من قبل لتعريف الإيجار بالرحلة، بالمقابلة للإيجار بالمدة، وقلنا أن الفرق بينهما يظهر فى أن العقد فى الأولى إيجار يحتفظ فيه المؤجر بالإدارتين الفنية والتجارية للسفينة، ويبرم سداً لحاجة المستأجر إلى إستخدام السفينة فترة قصيرة تسمح للسفينة بالقيام برحلة تبين حدودها لنقل بضائع معينة، ولا يكون للمستأجر فيه الإدارة التجارية، ومن باب أولى لا تكون له الإدارة الفنية، ويظل المؤجر هو المجهز المستغل للسفينة، على خلاف الحال فى المشارطة الزمنية.

---

(١) جوجلار فى تعليقه تحت نقض تجارى ٦ يوليو ١٩٦١ (Mosdale) الأسبوع القانونى ١٩٦٢ ـ ١٥٢٥، بونتافيس تعليق على القضاء البحرى بالمجلة الفصلية للقانون التجارى ١٩٦٥ ص ٦٧٧، جوجلار بنفس المجلة ١٩٦٢ ص ١٤٦، مقال شوفو بعنوان المشارطة بالرحلة فى بحرى فرنسى ١٩٦٠ ص ٣.

وتقول المذكرة الايضاحية :

«واحتفظت المادة ١٧٤ للمؤجر بكل من الادارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة ، وهو وضع منطقى لأن المؤجر هو الذى يتولى تجهيز السفينة بالمؤن والأجهزة والأدوات والبحارة ، وهو الذى يتولى تنفيذ الرحلة فهو والحال كذلك المسئول عنها ، ومن المعلوم ان الإدارة تكون حيث تكون المسئولية (م ١٧٣ بحرى)».

- وتختلف المشارطة بالرحلة عن النقل بسند شحن على الخطوط الملاحية المنتظمة فى أن العقد - عملاً - فى الصورة الثانية لايحرر به مشارطة بل سند شحن ، وهو يبرم عملاً عند البدء فى تنفيذه أى عندما يعهد بالبضاعة إلى الناقل أو وكيله . أما الاءيجار بالرحلة فيبرم قبل تنفيذه بمدةطويلة ولذا يحرربه مشارطة تتضمن كيفية تنفيذه ، وهذه المشارطة هى التى تعتبر الأساس أو المرجع الذى يحكم العقد ، وإذا حرر فيما بعد سند شحن فذلك فقط لاءثبات عملية شحن البضاعة ودخولها عهدة المؤجر الناقل ، كما سنرى .

والمجهز فى النقل بسند شحن وفى الخط المنتظم ، إذ يتلقى البضاعة ، يتعهد بنقلها من مكان إلى مكان محدد بوسائل تترك لحريته ، ولهذا يحدد فى السند أن : البضاعة تنقل بالسفينة كذا أو أى سفينة أخرى لاحقة ، وبذا تبدو فكرة النقل مسيطرة على إبرام العقد وعلى تنفيذه ، أما فى حالة تأجير السفينة بالمشارطة أياً كانت صورتها فتسيطر على الطرفين فكرة أخرى إذ يسعى المستأجر بها إلى ضمان وضع سفينة معينة تحت تصرفه ، وقد لا يكون ذلك حتماً بقصد نقل بضاعة ، فقد يكون لرحلة علمية أو عمليات صيد أو ملاحة نزهة أو أى عملية بحرية أخرى ، وهكذا يبدو قصد الإيجار واضحاً ، ولهذا يعتبر العقد من نوع خاص ، عقداً بحرياً تحكمه قواعد ليست هى القواعد العامة للإيجار وحدها ، وذلك بسبب موضوعه وهو السفينة والالتزامات التى يتعهد بها أطرافه .

وفى الأيجار بالرحلة على وجه الخصوص ، يكون هدف المستأجر غالباً هو نقل كمية معينة من البضاعة ، وهنا تظهر فكرة النقل ، ولكن فكرة الإيجار تظل قائمة ومسيطرة ، تحكم وتفسر التزامات المؤجر ، فهذا الأخير لا يتعهد فقط بمجرد تنفيذ عملية نقل بل يتعهد أولا أن يضع تحت

تصرف المستأجر سفينة معينة، فيعده أن يمكنه من أن يشحن عليها بضاعة معينة وأن يقود هو هذه السفينة بعد شحنها إلى ميناء معين أو سيعين، فالمؤجر هنا - على خلاف النقل بسند شحن - ليس له إبدال السفينة بغيرها، كما أنه إذا هلكت هذه السفينة قبل الشحن انفسخ العقد لاستحالة تنفيذ التزام أساسى فيه.

ولكن منذ أن تشحن البضاعة تبدأ فكرة النقل فى السيطرة على علاقة الطرفين، ويصبح على المؤجر أن يبذل فى المحافظة على البضاعة العناية الواجبة، ولكن تبقى مع ذلك فكرة الإيجار قائمة.

وتحقيقاً للهدف الذى يقصده الطرفان من العقد، نجد به على سبيل المثال شروطاً خاصة بتعيين السفينة باسمها وخصائصها وبتعيين الميناء الذى تدخله وتواريخ تحركاتها، والمدة التى تستغرقها فى شحن البضائع وتفريغها، كما تحدد البضاعة التى تشحن من حيث نوعها وكميتها، والمخاطر التى يتحملها كل من الطرفين، وكيفية فض المنازعات فيما بينهما بالالتجاء إلى التحكيم[١]. ولا محل لكل ذلك فى الإيجار بالمدة، كما رأينا.

- لهذا يمكن القول أن الإيجار بالرحلة إيجار يفتح الباب لكى تدخل أثناء تنفيذه بعض قواعد النقل، وهذا هو الجانب الغريب فى الموضوع، والذى لا يفسره إلا حاجة العمل وأنظمة القانون البحرى الخاصة.

خصائص المشارطة بالرحلة:

المشارطة بالرحلة إذن إيجار للسفينة، ولكنه يتميز عن المشارطات الأخرى بالخصائص الآتية: **الأولى**: أن المؤجر يضع تحت تصرف المستأجر السفينة المعينة وخدمات الطاقم، وهو ما يفرقها عن إيجار السفينة عارية. **والثانية**: أن المؤجر يحتفظ بالإدارتين الفنية والتجارية للسفينة وبذلك تبقى له صفة المجهز، وهو ما يميزها عن المشارطة الزمنية التى يكون فيها للمستأجر الإدارة التجارية على الأقل. **والثالثة**: أن علاقة الطرفين فيها تحكمها قواعد من عقد الإيجار وقواعد من عقد النقل، وهو ما يفرقها عن النوعين الآخرين من المشارطات. **والرابعة**:

---

(١) شوفو فى مقاله فى بحرى فرنسى ١٩٦٠ ص ٣.

رأينا فى الأحكام العامة أن «إيجار السفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو برحلات معينة» (م ١٦٨) وهذا التعريف يشمل الإيجار بالمدة والإيجار بالرحلة والإيجار بالمدة. ويمكن فى الإيجار بالرحلة أن يرد على جزء من السفينة، ولا مانع منه حيث أن المجهز يحتفظ فيه بحيازة السفينة وبالإدارتين الملاحية والتجارية عليها، بخلاف الإيجار بالمدة الذى لايتصور إلا على سفينة كاملة، كما رأينا. فهذا الإيجار الجزئى فى الايجار بالرحلة جائز مادمنا فى مجال الحرية التعاقدية.

الربان يمثل المجهز المؤجر لا المستأجر:

٣٠٢ - وقبل الدخول فى تفصيلات الموضوع نشير إلى الأصل السابق ذكره وهو أن وصف المجهز يظل عالقاً بالمؤجر ولا ينتقل إلى المستأجر، وتظل إدارة السفينة من الناحيتين الفنية والتجارية للمؤجر، ويظل الربان والبحارة تابعين للمؤجر من جميع الوجوه ويأتمرون بأمره ويسأل عن أعمالهم كما لو كانت المشارطة بالرحلة غير موجودة.

وقد رتب القضاء على هذا الأصل نتيجة هامة، هى أن الربان - فيما يتعلق بالسفينة والرحلة - يمثل المؤجر المجهز وليس المستأجر، وطبق ذلك على تمثيل الربان للمجهز أمام القضاء، فحكم أنه: «استثناء من قاعدة لا يقاضى شخص بوكيل فإن الأحكام الصادرة على الربان أو لصالحه فيما يتعلق بالسفينة تنفذ على المجهز أو يكون له التمسك بها وذلك بقوة القانون بغير حاجة إلى ذكر اسم المجهز فى الدعوى، ولكن هذا الاستثناء لا ينطبق لصالح المستأجر الذى ليست له الإدارة الملاحية ولا الإدارة التجارية للسفينة»[1].

٣٠٣ - طبيعة المشارطة بالرحلة: والمشارطة بالرحلة، بالوصف المتقدم، لها طبيعة مركبة تصعب لأول وهلة على التحديد فبالنظرة الأولى للمشارطة نجد أنها تثبت أو تنشىء تعهداً على المؤجر

---

(١) س روان ٢٩ يونيه ١٩٥٦ منشور فى الأسبوع القانونى ١٩٥٧ - ٢ - ١٠١٠٩ مع تعليق مؤيد للأستاذ جوجلار.

بتقديم طاقة للنقل ، وبهذا الوصف تكون علاقة الطرفين علاقة مؤجر يمكن الطرف الآخر من الانتفاع بالشيء بكيفية معينة . وهذا الشيء وهو السفينة له اعتبار جوهرى فى نظرهما . فالعقد إذن إيجار لا يلتزم فيه الناقل نتيجة معينة بل بتمكين الطرف الآخر من الانتفاع على وجه معين بالسفينة وبالخدمات المتفق عليها .

ومع ذلك فالمشارطة بالرحلة تلقى على المؤجر التزاما بنقل البضاعة التى يعهد بها إليه وبإصدار سندات شحن بها ، وهذه السندات - كما سنرى وكما ذهب القضاء - تخول المستفيدين منها حقوقاً مباشرة ضد المؤجر المجهز الذى يصدرها ، وهكذا تؤدى المشارطة إلى قيام نوعين من الروابط ، الأولى بين المؤجر والمستأجر وتحكمها عبارات المشارطة وأحكام الإيجار ، والثانية بين المؤجر الناقل والمستفيدين من سندات الشحن ، وتخضع لأحكام النقل(١) ، ويبدو ذلك بوضوح إذا كانت البضاعة المنقولة ليست بضاعة المستأجر بل بضاعة شخص أو أشخاص آخرين تعهده المستأجر بنقل بضائعهم على السفينة التى استأجرها .

فإذا كان المؤجر ينقل بضاعة المستأجر فإن مركز المؤجر يظل مزدوجاً كذلك ، لأن التزامه فى هذه الصورة لا يتحلل إلى مجرد تعهد بالنقل كالذى يتعهد به الناقل العادى . بل تلقى المشارطة عليه التزامين مستقلين ، الأول أن يقدم مساحة فى السفينة المعينة أو فراغاً أو طاقة لها ،والثانى أن ينقل البضاعة التى تحتل هذا الفراغ ، ولذا يزودج النظام القانونى الذى يحكم تعهد (مثال ذلك إذا تأخر المؤجر فى تقديم السفينة فإن المدة التى تسقط بها دعوى المسئولية ضده عن التأخير ليست هى التى تسقط بها الدعوى عن التأخر فى تسليم البضاعة ، ولكن متى قدمت السفينة وشحنت البضاعة فإن التأخر يحكمه النص الخاص بهذه الدعوى الأخيرة لأنه نشأ التزام بالنقل يضاف إلى الالتزام بتقديم السفينة) .

---

(١) نقض فرنسى ٦ يوليو ١٩٦١ ، قضية Mosdale بحرى فرنسى ١٩٦١ ص ٥٩٣ و ٦٩٣ تعليق رودبير ، وفى الأسبوع القانونى ١٦٢ - ٢ - ١٢٥٢٥ تعليق جوجلار . وسنعود إلى هذا الحكم مرارا .

الفـرع الثـانى
إبرام العقد وإثباتـــه

٣٠٤ ـ نحيل فى هذا الخصوص إلى ما قدمناه فى الأحكام المشتركة عن إبرام مشارطة الإيجار وإثباتها .

أشهر نماذج الإيجار بالرحلة :

٣٠٥ ـ رأينا أن النماذج المتبعة فى العمل فى الإيجار بالرحلة كثيرة وبعضها عام أى يتخذ للتعاقد بشأن نقل البضائع العامة ، وأهمها مشارطة جنكون الأنجليزية ، ومشارطة لوتيسيا الفرنسية ، وبعضها خاص بنقل بضائع معينة كالفحم والأخشاب والبترول ، وأهم النماذج بالنسبة لنقل البترول وغيره من السوائل هو مشارطة لندن لسفن الصهاريج ''Tanker London Voyage'' . وسنتخذ هذه النماذج الثلاثة أساساً للدراسة ، إلى جانب النصوص التشريعية التى تحكم الموضوع .

الفصل الثـــانى

التزامات الطرفين

فى التأجير بالرحلة

فكرة عـامـــة :

٣٠٦ ـ فى التأجير بالرحلة تظل الإدارة الكاملة على السفينة للمؤجر وتبقى له لهذا السبب صفة المجهز ، ولأن العقد يبرم بالنظر إلى نقل معين تحدد عناصره وشروطه فى العقد فإن أحكامه تدور كلها حول هذا الهدف : أى عملية النقل ، وانه وإن كانت فكرة الإيجار لاتزال أساسية فى العقد ولا تفسر كثير من آثاره إلا بالرجوع إليها ، فإن فكرة النقل تظهر بإعتبار أنها الهدف الاقتصادى للمشارطة .

ففكرة النقل تبرر وتنظم بعض التزامات المؤجر ، وفكرة الإيجار تبرر وتنظم بعضها الآخر .

فيلتزم المؤجر ـ فى هذا التأجير أن يتقدم فى موعد محدد أو فى حوالى تاريخ معين بسفينة معينة فى ميناء محدد أو يحدد فى بعد ، وإنما تختلف المشارطة بالرحلة عن المشارطة الزمنية فى أن البضاعة (فى الأولى) تحدد فى العقد نوعا وكمية لأن موضوع المشارطة بالرحلة هو نقل هذه البضاعة وليس تمكين المستأجر عن الانتفاع عموما بالسفينة . كما ينص فى العقد على أن المجهز عليه أن يجعل السفينة صالحة للسفر وأن يجهزها التجهيز اللازم للعملية المؤجرة من أجلها ، وإنما لا يأخذ هذا التعهد صورة التزام مباشر على المؤجر بل يذكر بمعرض الكلام عن مسئوليته بإعتبار أن صلاحية السفينة للملاحة ضرورية لحسن تنفيذ التزاماته وليست خاصية معينة فى محل الإلتزام أى السفينة .

كما تتحدد منذ إبرام العقد كيفية انتفاع المستأجر بالسفينة ، فليست له تلك الحرية المحددة بقيود اتفاقية كما هو الشأن فى المشارطة الزمنية ،

بل هى معينة بصورة واحدة هى التزام المؤجر بتنفيذ عملية نقل بضاعة محددة من ميناء إلى ميناء ، ولهذا فإن اعداد السفينة وتجهيزها من شأن المؤجر لأن ذلك وسيلته إلى تنفيذ تعهده بالنقل ، وإلا فهو مسئول إذا أساء التنفيذ فوقع تلف للبضاعة أو حصل تأخير فى تنفيذ العمليات بسبب سوء اعداد السفينة ، ولذا لا نجد فى المشارطة بالرحلة أى نصوص متعلقة بتفاصيل ما يجب أن يفعله المؤجر لتجهيز السفينة لأن ذلك يعتبر من شأنه هو ولمصلحته ، ولا نصوصاً خاصة بالتأمين على السفينة أو دفع أجور البحارة أو غير ذلك مما يتعلق بالسفينة ، ولاما يعرض لكيفية ومدى وضع خدمات الربان تحت تصرف المستأجر فذلك كله لا تنظمه المشارطة بالرحلة . ذلك أن الهدف من هذه المشارطة هو نقل بضاعة ، وما يميزها أن النقل ينصب على بضاعة تشغل سفينة بأكملها أو أحد عنابرها بحيث لا تختلط بغيرها(١) . ولهذا كله تظل السفينة تحت تصرف وإدارة المؤجر ، يمثله الربان .

ولما كانت السفينة تؤجر لرحلة أو رحلات معينة دون نظر - خلافا للمشارطة الزمنية - إلى مدة معينة فإن للمجهز مصلحة كبرى فى الاسراع بتنفيذ هذه الرحلة حتى يمكنه استخدام السفينة فى رحلات أخرى ، وهو ما يجعله يهتم بأن تقصر مدة انتظار السفينة فى الموانى وفى أن تتم عمليات الشحن والتفريغ بسرعة ، وهو اعتبار لا يقوم فى المشارطة الزمنية حيث لا شأن للمؤجر بهذه العمليات ولا يتأثر بتعطل السفينة أو زيادة عدد رحلاتها .

على ضوء هذه المقدمة نعرض لالتزامات المؤجر المتعلقة بعملية النقل ، ولالتزامات المستأجر ، ثم لتنظيم عمليات الشحن والتفريغ وهو تنظيم لا يقوم إلا فى المشارطة بالرحلة .

---

(١) روديير الموجز رقم ٢٩٦ .

الفرع الأول
التزامات المؤجر

تعداد :

٣٠٧ - يلتزم المؤجر فى التأجير بالرحلة بالقيام بتنفيذ النقل طبقاً لأحكام المشارطة، ولكنه لا يملك حرية كبيرة فى تنفيذه كتلك التى يتمتع بها الناقل فى صورة النقل بسند شحن أو النقل فى الخطوط المنتظمة، ففى هذه الصورة الأخيرة يكون العقد مجرد مقاولة ويكون الناقل فى مركز المقاول الذى يستقل استقلالاً كبيراً فى تنفيذ العمل الذى تعهد به، إما فى صورة المشارطة بالرحلة فليست للمؤجر هذه الحرية بل إن تنفيذ النقل الذى تعهد به يفترض تدخلاً إيجابياً فى كثير من مراحله من جانب المستأجر بحيث تقوم العملية على تعاون من الطرفين، وهذا التدخل يقلل من مظهر المقاولة فى العقد، كما أن نصوص العقد تلقى على المؤجر إلتزامات تقرب العقد كثيراً من عقد الإيجار.

وتتلخص التزامات المؤجر فى أن يقوم بتنفيذ النقل المشار إليه فى العقد بالكيفية المتفق عليها. ونعرض فيما يلى لما يجب على المؤجر فى خصوص السفينة، وعملية النقل ذاتها، ثم لم يلزم الحمولة من رعاية فى شحنها ونقلها وتفريغها.

المبحث الأول
السفينـــة

٣٠٨ - على المؤجر تقديم السفينة المتفق عليها فى الموعد وبالشروط الواردة بالعقد، بعد إعدادها للرحلة أو الرحلات المطلوبة، وأن يتولى صيانتها أثناء الرحلة.

فعلى المجهز أن يتقدم بالسفينة المعينة فى المكان والزمان المحددين بالعقد، وهو لا يسلمها للمستأجر كما هو الحال فى المشارطة الزمنية، بل يضعها تحت تصرفه ليقوم هو بتنفيذ الرحلة المطلوبة، ولهذا قلنا أن عليه أن يتقدم بها إلى المستأجر ولم نقل أنه يقدمها إليها.

وتقول المادة ١٨٠ : «يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليها، وفى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها فى عقد الإيجار، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات والقيام بكل ما يتوقف عليه تنفيذها.

أنظر المواد ١٦٢ الخاص بتأجير السفينة غير مجهزة، و م ١٧٣ خاصا بتأجيرها بالمدة.

والأصل أن تتحدد السفينة بذاتها أى باسمها مع بيان خصائصها فى العقد (مشارطة جنكون م ١، لوتيسيا م ١)، ولكن قد لاتعين بذاتها بل بخصائصها، وقد تذكر خصائصها. وينص على أنها تحدد فيما بعد، وهو شرط السفينة à'designer أو to be named، ولهذا الشرط ما يبرره[1] لأن العقد يبرم لتنفيذ عملية نقل وقد لاتكون للسفينة بذاتها أهمية كبرى لدى المستأجر بل كل ما يهمه وهو نقل البضاعة فى شروط وبكفاءة معينة. - وقد ينص فى العقد على أنه تقوم بالنقل «هذه السفينة أو ما يحل محلها» ومعناه أن المجهز عليه أن يتقدم لتنفيذ العملية بهذه السفينة إلا إذا حصل عائق فيكون عليه أن يقدم سفينة بذات الأوصاف، ومعناه أن التزامه هذا تخييرى : alternative، ويترتب على ذلك أن هلاك السفينة الوارد اسمها بالعقد لايسقط العقد بل يفتح الباب لتعيين سفينة تحل محلها[2].

كما يلزم أن تكون السفينة التى يتولى بها الناقل تنفيذ العمليات المطلوبة قادرة من حيث حمولتها على ذلك، وقد سبق أن تعرضنا - فى الأحكام العامة - لتعيين حمولة السفينة ولجزاء عدم مطابقة حمولة السفينة الفعلية

---

(١) بيليفر رقم ٣٧.

(٢) نقض فرنسى ١٩ مايو ١٩٥٢ بحرى فرنسى ١٩٥٢ ص ٣٦٠.

للقدر المتفق عليه، ولشرط تعيين قدر الحمولة «على وجه التقريب» «أنظر م ١ من مشارطة جنكون و م ١ من مشارطة لوتيسيا»[١].

٣٠٩ ـ تاريخ وضع السفينة تحت تصرف المستأجر :

١ ـ على المجهز أن يضع السفينة ـ على التفصيل المتقدم ـ تحت تصرف المستأجر فى التاريخ المتفق عليه.

٢ ـ وقد لاتتضمن المشارطة أى تحديد لهذا التاريخ وتقتصر على بيان مكان السفينة وقت التعاقد، فيكون المفهوم إذن أن تتجه السفينة فوراً إلى المكان المعين للشحن وأن توضع تحت تصرف المستأجر فى هذا المكان فى تاريخ مناسب، بعد مدة تكفى لأنتقالها من مكانها الحالى إلى ميناء الشحن، طبقاً لما يجرى به العرف[٢].

٣ ـ وكثيراً ما يبين فى العقد الوقت الذى يجب أن توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر فى ميناء الشحن، ويبلغ التحديد أقصاه متى حدداليوم والساعة صراحة أوضمناً، ولكن الغالب أن يحدد اليوم فقط، وعندئذ يعتبر هذا التاريخ ملزماً للمجهز بحيث ليس له أن يدعى الاعفادة من أى تسامح فيه ولو كانت عادة الميناء قد جرت بهذا التسامح[٣].

ويلاحظ أن المجهز لكى يعتبر أنه إحترم هذا التاريخ يجب أن يكون قد قدم السفينة فى الميناء وفى اليوم المذكور وأن تكون السفينة مستعدة

---

(١) ويرى بعض الشراح أن هذا الاشتراط، أى تطلب قدرة السفينة من حيث حمولتها على نقل البضاعة، لا محل له إلا إذا كان العقد يرد على سفينة بأكملها، اما إذا كانت المشارطة منصبة فقط على جزء من السفينة كان ضرر حمولة السفينة لايهم المستأجر ما دامت السفينة قادرة على أى حال على نقل بضاعته، ومع ذلك فقد يكون الأمر احياناً مختلفاً لأن حمولة السفينة تكشف عن قدرتها على القيام بالرحلة بكيفية معينة وعن مقدار السلامة والسرعة فى العمليات التى تستطيع تحقيقها، ولهذا فإن المستأجر يهمه دائماً خصائص السفينة، ومقدار حمولة السفينة عنصر هام فى بيان إمكانياتها. وعلى كل حال فالمسألة مرجعها قصد الطرفين الذى تكشف عنه نصوص المشارطة والرحلة المطلوب تنفيذها ونوع البضاعة المنقولة.

(٢) بيللفر رقم ٣٩.

ومع ذلك يفسر القضاء هذا التحديد ـ فى خصوص الفسخ ـ تفسيراً ينظر إلى حسن النية الذى يجب أن يسود المعاملات، فإذا تأخرت السفينة تأخيراً بسيطاً كيوم أو ساعة فلا يقبل من المستأجر طلبه الفسخ بل يكفى أن يحكم على المجهز بتعويض الضرر إن كان.

(٣) قرار تحكيم ١٠ مايو ١٩٢٩ ملحق دور ٧ ص ٣١٩.

للعمليات فيه وأن يقوم بإخطار المستأجر أو المرسل إليه بذلك (محكمة العدالة العليا الإنجليزيه ١١ فبراير ١٩٢٥ دور ١١ ص ١٩٤). ويستوى بهذا الشرط أن يتفق على أن السفينة تسلم قبل تاريخ معين.

٤ - وقد يرد تحديد اليوم بصيغة يفهم منها أن للمجهز شيئاً من الحرية التى تقتضيها الظروف، ومثال ذلك أن يحتفظ المجهز لنفسه فى المشارطة بحق الرسو فى موان متوسطة فى رحلة الذهاب إلى الميناء الذى يسلمها فيه، مما يفهم منه أن التاريخ المحدد لوصول السفينة قد لايحترم بدقة، أو إذا أضاف بعد تحديد التاريخ عبارة «مع مراعاة الطوارئ»، وكذلك لو قيل أن السفينة تسلم فى «أقرب وقت إلى تاريخ محدد» إذ يعتبر هذا الشرط هنا لصالح المجهز.

٥ - وكثيراً ما يحتاط المجهز لنفسه فيضع بجوار التاريخ المعين عبارة: «تقريباً ''environ, about''»، ومعنى هذا الشرط إفادة المجهز من بعض التسامح إذا وصلت السفينة متأخرة، ويختلف تقدير هذا التسامح فى أحكام القضاء بحسب بعد مكان السفينة الحالى عن المكان الذى يجب أن تذهب إليه وغير ذلك من الظروف، وقد تجرى العادة بوضع حد لهذا التسامح. ولكن القضاء عموماً يتشدد فى النظر إلى تأخير المجهز إذا لم يكن له ما يبرره وذلك على أساس أن التاريخ الموضوع فى العقد ملزم ولكن عبارة تقريباً تمكن من التسامح مع المجهز إذا كان للتأخير مبرر، ولا يفهم هذا الشرط على أنه يعطى المجهز حقاً مطلقاً فى التأخير، فإن كان تأخيره ليس له مبرر أو كان سببه تصرفاً من المجهز عمدياً ولصالحه الخاص كان مسئولاً عنه، مثلا لو كان سبب التأخير أنه أجر السفينة للفترة ما بين إبرام العقد والتاريخ المتفق عليه فطالت هذه الرحلة وتعذر تسليمها فى الموعد[1].

وعلى العكس متى قرر العقد أن المجهز «يفترض» أو «يتوقع» تسليم السفينة فى تاريخ معين فمعنى ذلك أنه لايلتزم إطلاقاً بهذا التحديد وانه يعتبره مجرد احتمال، ويكون عليه مجرد أن يسلمها فى مدة معقولة.

---

(١) انظر انفرس ٦ فبراير ١٩٢٣ دور ٢ ص ٢٩٥، وكذلك لو قيل أن السفينة تسلم فى «أقرب وقت إلى تاريخ محدد» إذ يعتبر التحديد هنا لصالح المجهز (فى المعنى التعليق دور ٤ ص ٢١٥ تحت استئناف الولايات المتحدة ٢٧ مايو ١٩٢٩ دور ٢٠ ص ٣٠٦).

والغالب كما رأينا هو أن يدرج فى المشارطة شرط تاريخ الفسخ أو الإلغاء ، وهو التاريخ الذى إذا لم تسلم السفينة قبله كان للمستأجر طلب الفسخ إذا شاء ، وبه نعود إلى صورة : شرط التسليم فى تاريخ محدد[١] .

المبحث الثانى

المعاونة فى شحن البضاعة

فكرة عامة :

٣١٠ - يقصد بشحن البضاعة وضعها على السفينة التى تنقلها . وأبسط صور تنفيذ هذه العملية أن تقف السفينة بعرضها بحذاء الرصيف الذى توجد عليه البضاعة حيث ترفع البضاعة بوسيلة أو بأخرى وتوضع على ظهر السفينة .

والغالب أن يتم ذلك بواسطة روافع موجودة على السفينة ذاتها أو على الرصيف أو على عوامات . وتوجد على جميع السفن روافع ذات قوى مختلفة ، ولكن روافع الميناء عادة أقوى ويمكن تشغيلها بالكهرباء أو بقوى محركة أخرى . وتسمى صوارى السفينة التى تستخدم فى تحريك الروافع « palan » ، وتسمى الحمولة التى ترفعها الرافعة « palanqué » ،ويطلق عليها فى اللغة المصرية الدارجة «فلنكة» أو « الشكة » .

وكثيراً ما لا ترسو السفينة بعرضها على الرصيف إما لتعذر ذلك مادياً أو لعدم وجود مكان لها أو تفادياً لدفع نفقات تفضل أن لا تدفعها ، فعندئذ ترسو بمقدمتها ''poupe'' أو بحذاء سفينة أخرى لاصقة بالرصيف[٢] ، وفى هذه الحالات يكون الشحن بواسطة وضع البضاعة على صنادل وهذه تحملها إلى حذاء السفينة حيث ترفعها روافع مثبتة على عوامات أو روافع السفينة . وقد تستخدم هذه الطريقة فى الشحن كذلك إذا

---

(١) وإذا نص على وقت تسلم السفينة « خلاله » فمعنى ذلك ضرورة أن تسلم خلال هذا الوقت وقبل نهايته ، (وقد حكم أنها متأخرة إذا وصلت آخر يوم فى الشهر إذا لم يمكن البدء فى العمليات إلا فى يوم من الشهر التالى : انظر التعليق فى دور ٢٠ ص ٣٠٧) .

(٢) انظر استئناف بارى Bari فى ٢١ ديسمبر ١٩٢٥ دور ١٨ ص ٤٨٣ .

كانت البضاعة - لا على الصريف - بل آتية بطريق النهر على مركب فتنتقل مباشرة من المركب إلى السفينة دون أن تفرغ على الرصيف.

وإذا كانت البضاعة صباً en vrac كالحبوب السائبة أى غير الموضوعة فى صناديق أو أجولة، فإنها تصب فى السفينة مباشرة بواسطة أقماع خاصة. وتسمى السفن المعدة لاستقبال الحبوب على هذا النحو self trimmer.

وتشحن السوائل العيب مباشرة بوساطة خراطيم تصل مستودعاتها على الرصيف بصهاريج السفينة، وتستخدم لذلك شفاطات السفينة أو مضخات الميناء.

هذا، وقد تكون روافع الميناء والأدوات السمتخدمة فى الشحن ملكاً لشركة الملاحة، أو للشاحن، أو لشركة تتولى عمليات الشحن والتفريغ بمقتضى إمتياز من إدارة الميناء. وقد تكون الأدوات مملوكة لإدارة الميناء وهذه تؤجرها لمقاول الشحن والتفريغ.

وتشرف على هذه العمليات كلها عادة إدارة الميناء، وعلى وجه الخصوص متى تعلق الأمر بشحن بضائع خطرة، إذ تخضع العمليات المتعلقة بها لتنظيم إدارى مفصل مأخوذ عن قواعد دولية، كما أن الميناء من الأموال العامة ولذا يخضع استعماله لتنظيم إدارى خاص.

تحديد الملزم بالشحن والتفريغ:

٣١١ - يفهم من نصوص القانون المصرى أن الشحن والتفريغ على المستأجر أو المرسل إليه، على أساس أن المجهز يكفيه أن يمكن المستأجر من السفينة بأن يقدمها جاهزة لاستقبال البضاعة أو لتفريغها فى الموعد والمكان المتفق عليهما (م ١٨٢).

شحن البضاعة إذن على المستأجر(١)، وإن كان المؤجر ملزما بتمكينه من ذلك على النحو الذى ستفصله فى موضعه. ويستوى فى ذلك أن تكون المشارطة واردة على السفينة بأكملها أو على جزء منها(٢).

---

(١) أنظر مقالى بعنوان القضاء الحديث فى مسائل الشحن والتفريغ بمجلة القانون والاقتصاد السنة ٢٥ عدد سبتمبر وديسمبر ١٩٥٥ ص ٤٤٧ - ٥١٦.

(٢) والحكم يختلف فى حالة النقل بسند الشحن، فالعقد فى هذه الحالة مقاولة نقل والناقل يتلقى البضاعة فى عهداته فى مخازنه أو على الرصيف ويلتزم بتسليمها للمرسل إليه فى مكان الوصول، =

٣١٢ - التنظيم الاتفاقى : يقضى البند ٥ من مشارطة جنكون أن « تقدم الحمولة على طول الرصيف بجانب السفينة بحيث يمكن لها أن تتلقاها بروافعها الخاصة وأن تشحن الحمولة كلها فى كذا يوم جار (سنرى المقصود باليوم الجارى فيما بعد) . ويقدم المستأجر على نفقته العمال اللازمين للعمليات على البر وعلى السفينة ، والصنادل التى تستخدم فى العمليات وتقتصر السفينة على إنزال البضاعة على ظهرها . . » - . . « وكل قطعة و / أو طرد يزن أكثر من ٢ طن يشحن ويستف ويفرغ بمعرفة المستأجر وعلى نفقته ومسئوليته » . وتقول مشارطة لوتيسيا (البند رقم ٥) « تستحضر البضاعة وترفع على ظهر السفينة وتستف وتفرغ على نفقة المستأجر ومسئوليته - وتقدم السفينة على نفقتها روافعها ومراجلها والقوة البخارية والعمال اللازمين لتشغيل الروافع والمراجل ولكن فقط بالنسبة للطرود التى لا يجاوز وزنها ٥٠٠ كيلو جرام » . كما تصرح مشارطة لندن لسفن الصهاريج (م ٤) بأن « تدفع الحمولة بالمضخات إلى السفينة على نفقة ومسئولية المستأجر ، وتدفع المضخات خارجها على نفقة السفينة ولكن على مسئولية السفينة إلى سور السفينة lisse فقط . « وعلى السفينة أن تقدم مضخاتها والقوة البخارية اللازمة فى كل الموانىء التى تسمح لوائحها بإشعال نار على اسلفينة ، وكذلك عليها تقديم العمال اللازمين . فإذا كان إشعال النار على السفينة غير مصرح به فإن على المستأجر أن يقدم على نفقته القوة البخارية اللازمة للشحن والتفريغ » .

- ومن هذه النصوص الاتفاقية يفهم أن العمل أحيانا يلقى على الربان أو المجهز القيام بعملية رفع البضاعة من على الرصيف إلى السفينة ، مادام يكفى المستأجر أن يقدمها له على **الرصيف** (مشارطة جنكون) ، وأحياناً أخرى يبقيها على المستأجر كما فى مشارطة لوتيسيا ومشارطة الصهاريج .

=

ولا يكون للشاحن شأن بالعمليات المتعلقة بها ، والقاء الشحن والتفريغ فى هذه الصورة على الناقل يتفق مع التحليل القانونى لعقد النقل ، ويتفق كذلك مع الاعتبارات العملية لأن المألوف أن ينقل على السفينة بضائع لمئات الشاحنين فلا يتصور عملا أن يكون على كل منهم شحن بضاعته أو تفريغها ، وإن امكن ان يتفق على التزامه بنفقات هذه العمليات

ولا يخلو تفسير بنود المشارطة الخاصة بتحديد التزامات كل من الطرفين فى هذه العمليات من صعوبة(١).

عمــال الشحن :

٣١٣ - يقوم بعمليات الشحن والتفريغ الآن عمال متخصصون فى ذلك يسمون ''dockers''، ويقومون بعملهم بمقتضى اتفاق تبرمه معهم شركة الملاحة أو مقاول متخصص فى عمليات الشحن والتفريغ بالموانىء وهو عادة شركة تسمى ''acconiers'' نسبة إلى accon وهو قارب مسطح كان يستخدم فى هذه العمليات فى الماضى، ويسمى العقد بين هذه

---

(١) ومن أحكام القضاء ما قضى به مجلس اللوردات فى ١١ نوفمبر ١٩٢٣ دور ٢٩ ص ٩٠ وتعليق عليه ص ١٩٣، من انه إذا نص فى المشارطة ان المستأجر يقدم عمال التستيف لشحن الحمولة فإن هذا الشرط لا يعنى أن هؤلاء العمال يجب عليهم القيام بعمل يخرج عن وظيفتهم، وعلى وجه الخصوص لا يكون على المستأجر أن يقدم عمال الروافع إذا رفض عمال مقاول التستيف العمل بحجة ان هذه الروافع يجب أن يقوم بتشغيلها العمال المحليون ويتحمل المجهز المؤجر نفقات هؤلاء الأخيرين. ويعرض الحكم للماكينات الخاصة بتشغيل الروافع.

وهذه الماكينات هى المسماة ''treuils'' ويديرها عادة إما البحارة وإما عمال متخصصون، وفى بعض البلاد يرفض مقاول الشحن والتفريغ العمل إذا قام بتحريك هذه الآلات البحارة ويتطلب ان يتولى ذلك عمال الميناء المحليون بحجة أن العمليات جميعها يجب ان يتولاها عمال يتكلمون لغة واحدة، فمن يتحمل نفقة هؤلاء العمال المحليين؟ يرى التعليق ضرورة التفرقة: فإذا لم تتضمن المشارطة نصاً خاصاً توقف الحل على التزامات كل من طرفيها فى عمليات الشحن والتفريغ (أنظر التعليق تحت مجلس اللوردات ١٨ نوفمبر ١٩٢٦ دور ١٧ ص ٢٠١) فإذا كان المستأجر ملزما، بكافة العمليات لم يساهم الربان معه فى شىء، ويقرر حكم مجلس اللوردات الصادر فى ١١ نوفمبر ١٩٢٣ ان مقاول التفريغ لا يدخل فى عمله بحسب الأصل إدارة آلات السفينة وتظل هذه العملية على المجهز الذى يتحمل مصاريفها.

وكثيرا ما يتفق فى المشارطة على ان الربان يضع آلات السفينة تحت تصرف المستأجر وتقضى بذلك العادة فى كثير من الموانىء، فإذا اضطر الربان إلى عمال محليين بسبب عدم قبول مقاول التفريغ أن يقوم البحارة بذلك تحمل المجهز مصاريف هؤلاء العمال ولو كان المستأجر هو الذى يختارهم لأنهم فى خدمة السفينة (س الجزائر ٦ مايو ١٩٣١ ملحق ٩ ص ٣٧٤).

لكن السؤال يثور إذا كانت لوائح الميناء تقضى بضرورة استخدام العمال المحليين فهل يكون للربان ان يرعى انه نفذ ما عليه بوضع البحارة تحت تصرف المستأجر أم يقال ان المجهز يتحمل كل عائق لايرجع إلى المستأجر وعليه مصاريف العمال المحليين؟ كلا الإجابتين مقبولتان وللترجيح بينهما يجب النظر فى ظروف كل حالة طبقاً للمشارطة والعرف

الشركات وشركة الملاحة "contrat d'acconage" وهو عقد مقاولة وليس عقد نقل، ولذا لايعتبر مقاول العمليات ناقلا[١].

وهناك شخص آخر له دور هام في العمل يسمى stevedor ومهمته الإشراف على تنفيذ العمليات، وقد يختاره الناقل أو المستأجر دون أن يكون لهذا الاختيار أثر على المسئولية عن أعماله، لأن هذا الشخص إنما يعمل لحساب أى من الطرفين يتحمل عبء القيام بالعمليات، فهو يتولى الإشراف على جميع العمليات سواء كانت على الرصيف أو على السفينة، فى حين أن الجزء منها الذى يتم على الرصيف يتحمله المستأجر وما يتم على السفينة يقع على المؤجر، وهذا الشخص المشرف يكون تابعا لكل منهما بحسب الجزء من العمليات الذى يدور النزاع حوله.

وقد كان رجال الطاقم الذين يقومون بالأعمال التى يقوم بها الآن عمال الشحن والتفريغ، ولا يزالون يقومون بهذ العمل فى السفن الصغيرة وفى الملاحة الساحلية، وتحدد الأعمال المطلوبة منهم فى هذا الشأن فى عقد استخدامهم أو بمقتضى العادة.

أنظر ما تقدم فى شأن المقاول البحرى).

ويخضع القيام بهذه العمليات لتنظيمات إدارية كثيرة محلية ودولية.

من يتحمل نفقات ومخاطر العمليات:

٣١٤ - ينظم الاتفاق عبء كل من طرفيه فى نفقات عمليات الشحن والتفريغ، وخاصة أنه ياقى على كل منهما دوراً فى تنفيذها. وإنما لا مانع من القاء المصاريف كلها على المستأجر أو المرسل إليه ولو كان المؤجر هو الذى يتولى تنفيذها كلها أو جزءاً منها من الناحية المادية، وكثيراً ما يتفق على أن يتحمل المستأجر جميع النفقات ولو كان ملزما فى الوقت نفسه بإستخدام عمال الناقل.

أما المسئولية عن تنفيذ هذه العمليات وما ينشأ عنها من ضرر فلها حكم آخر، إذ يتحملها من يتولاها بالفعل ولو كانت نفقاتها على الطرف

---

(١) انظر فى مسئولية هذا المقاول وخاصة أمام الشاحنين تعليق سافيتيه فى دلوز ١٩٢٠ - ٢ - ٤١ تحت بولتييه ٩ يونيه و ١٢ يونيه ١٩١٨ وما تقدم فى الكتاب الخاص بمعاونى الناقل.

الآخر ، وهذا طبيعى لأن المخطىء يتحمل نتيجة الخطأ الذى يقع منه . فإذا قام بها المستأجر فهو يتحمل نتيجة ما يصيب الاشخاص والسفينة والبضائع الأخرى وبضاعة الخاصة . وإذا تولاها الناقل كان عليه هو هذه المسئولية ، ما لم يشترط اعفاء منها وهو الغالب ، فلا يسأل عندئذ أمام من يمكنه التمسك عليه بشرط الاعفاء . وإذا قام بتنفيذ هذه العمليات مقاول مستقل كان هو المسئول ، سواء على أساس الخطأ أو على أساس الحراسة[١] .

ويلاحظ أنه ليس للناقل الذى اختار مقاول العمليات أن يتمسك على الشاحن بالعقد المبرم بينه وهو بين هذا المقاول والذى يلقى على المقاول مسئولية العمليات ، لأن الشاحن يكون غريبا عن هذا العقد ، ولهذا السبب يحرص الناقل على أن يدرج شرطا باعفائه من هذه المسئولية ، فى سند الشحن النافذ على الشحن[٢] .

كما يلاحظ أن مراقبة العمليات المتعلقة بالبضاعة تقع على الربان ، فلا يكون للمؤجر أن يتمسك بمثل هذا الشرط بالنسبة لما يقع من خطأ من الربان فى هذه المراقبة ، ولا عن الاخطاء الحاصلة للبضاعة وهى على الرصيف ، ما لم يتسع الشرط صراحة لكل ذلك .

٣١٥ - اجراءات الشحن: تبدأ عمليات الشحن بأن يملأ المستأجر بيانات ورقة يقدمها له وكيل شركة الملاحة تسمى إقرار الشحن déclaration d'emberquement يتضمن ذكر نوع البضاعةالتى ستشحن وكميتها وذاتيتها ، وعلى أساس هذا الاقرار يعطيه الناقل أو وكيله إذنا بالشحن permis d'embarquement وذلك فى موعد سابق على الموعد "المقرر للرحيل بوقت معين . ومتى شحن المستأجر كمية معينة فهو يعطى إيصالا

---

(١) عرائض فرنسى ٢٩ ابريل ١٩٢٣ دلوز ١٩٢٣ - ١ - ٤٢٧ .

(٢) وهى تسمى .F.I.O اى فرى إن اند أوت ، Free in and out الذى سنعرض له .

انظر chler (I.C.). La chause F.I.O. et les obligations du capitaine en matiere d'arrimage, D.M.F. 987 p. 214

وقد حكمت محكمة النقض المصرية أن «ورود الرسالة تحت نظام «F.I.O.» مما يرمز له بعبا «Free in and out» ... يعنى أن الناقل ، وهو المؤجر فى مشارطات الإيجار ، لا يتحمل مصروفات الشد والتفريغ فحسب ، ولا شأن لهذا النظام بمسئولية الناقل عن تسليم البضاعة المشحونة كاملة وسلي إلى المرسل إليه فى ميناء الوصول» .

مؤقتاً recu provisoire بما شحن وهو يقتطع من ورقة يقدمها إليه ابتداء مندوب الناقل مقسمة إلى أجزاء وتسمى billet de bord ومع كل مرحلة من مراحل الشحن تملأ بيانات جزء منها ليقوم بدور الايصال المؤقت بعد توقيعه ممن له صفة تمثيل الناقل وهو أما ضابط السفينة ، ويسمى عندئذ mat'sreceipt لأن الذى يوقعه هو الضابط الثانى الذى يشرف على عمليات الشحن ويسمى mat وليس الربان وهذا الايصال المؤقت يثبت واقعة الشحن المادية ويحتفظ الناقل بحق التحقق فيما بعد من البيانات ، وهو لا يتضمن شروط العقد ، ولذا لا يختلط بالسند برسم شحن الذى يتضمن شروط التعاقد وان كان لا يثبت واقعة الشحن ، ولا يختلط كذلك بسند الشحن الذى يحرر فيما بعد وعادة فى اليوم السابق على رحيل السفينة عندما يكتمل شحنها .

ويترتب على إصدار الاذن بالشحن واعطائه للشاحن أو المستأجر أن يكون الربان ملزما بقبول شحن البضاعة المذكورة فيه متى قدمت إليه تنفيذا لهذا الاذن ، وبالمقابلة يسأل الربان إذا قبل شحن بضاعة دون أن يكون من يقدمها إليه مزودا باذن بالشحن .

وبالتطبيق لما تقدم يسأل الربان عما يترتب على شحن بضاعة لم يصدر عنها إذن بالشحن ولم يكن مفروضا أن تشحن على السفينته ، وكذلك لو قبل شحن بضاعة تزيد أو تجاوز ما يواجهه الاذن بالشحن ، ومع ذلك ترتفع عنه المسئولية إذا كان خطؤه يستغرقه خطأ من جانب المستأجر أو من يتقدم بالبضاعة لشحنها ، ولذا فهو لا يسأل إذا شحن بضاعة أكثر مما هو وارد بالاذن متى ثبت أن البضاعة التى قدمت له كانت طرداً أو قطعة واحدة "un seul lot" ، أو إذا كانت طرود ليس مفروضا أن تشحن على السفينة وكانت الطرود فى مجموعها متشابهة .

ويلاحظ أن الاذن بالشحن يتضمن عادة البنود التى تمكن الربان من تدوين شروط الاعفاء من المسئولية فى سند الشحن ، فإذا قبله المستأجر بلا احتجاج ولا تحفظ واستخدمه فى الحصول على قبول الربان شحن البضاعة اعتبر راضيا بما فيه من شروط[١] .

---

(١) انظر سميسترز وفنكلمولن جـ ١ رقم ٣٠٦ .

٣١٦ - ١ - كيفية الشحن : عملا تقدم البضاعة المطلوب شحنها على الرصيف أمام السفينة متى كانت المشارطة تجيز ذلك (كما فى مشارطة جنكون م ٥)، وعندئذ ينحصر التزام الشحن فى تقديمها هكذا حيث يأخذها الربان بواسطة خطافات روافع السفينة وتبدأ بذلك مسئوليته عنها، كما سنرى.

ويكون على المستأجر تقديم البضاعة تباعا بتتابع عمليات الشحن أى رفع البضاعة إلى أعلى السفينة، وهى تظل فى عهدته أى على مسئوليته طالما لم تقدم للربان أو وكلائه فى عهدتهم على الرصيف أو طالما لم تدخل عهدة الربان قبل دخولها خطافات السفينة كما لو تولى نقلها إلى مكان آخر على الرصيف إذ تعتبر أنها عندئذ دخلت عهدته وأصبح مسئولا عنها.

٣١٧ - ٢ - التحقق من كمية البضاعة عند الشحن : للشاحن عندما يقدم البضاعة للشحن أن يطالب الربان بعدّ البضاعة أو وزنها أى باتخاذ ما يناسب للتأكد من قدرها، ويكون اتخاذ هذا الاجراء حضوريا أى بحضور الطرفين أو مندوب عن كل منهما لتكون نتيجته نافذة عليهما. كما يكون للشاحن - إذا استمر الشحن أكثر من يوم - أن يطالب عند نهاية كل يوم بإيصال مؤقت عن القدر الذى تم شحنه.

فان لم يحصل تقدير البضاعة على النحو المتقدم كان لضابط السفينة الذى يشرف على الشحن أن يدون فى الايصال الذى يوقعه أن كمية البضاعة غير معروفة، وخطورة ذلك أن هذا الشرط لا يجوز تدوينه فى الايصال المؤقت ولا فى سند الشحن متى كان الاذن بالشحن يتضمن بيانا دقيقاً عن كمية البضاعة وقد تلقاها الربان قبل الشحن ونقلها إلى مكان آخر فى الميناء دون تحفظ من جانبه . إذ يفترض أنه تحقق من صدق بيانات الأذن بالشحن.

٣١٨ - ٣ - مسئولية الربان عن البضاعة : يسأل الربان عن البضاعة منذ أن تدخل فى عهدته أى منذ أن يتلقاها ليبدأ تنفيذ العقد المبرم بين المؤجر المجهز والمستأجر، ومعنى ذلك أن مسئوليته تبدأ منذ أن يتلقى البضاعة على الرصيف تمهيداً لرفعها إلى السفينة أو على ظهر السفينة ان كان رفعها إليه على المستأجر.

ولا ينفى هذه المسئولية أن يعهد الربان إلى مقاول مستقل عنه بتنفيذ عمل متعلق بالبضاعة كان المفروض أن يتحمله هو بمقتضى العقد.

هذا فى علاقة طرفى المشارطة.

وتدق المسألة عند النظر إليها فى علاقة شاحن البضاعة بالمرسل إليه وخاصة فى بيع فوب .F.O.B، فمقتضى هذا البيع أن المشترى هو الذى يبرم عقد مشارطة إيجار السفينة أو عقد النقل البضاعة ولكن البائع هو الذى يقدمها للشحن، ويذهب بعض القضاء - فى تحديد تبعة مخاطر البضاعة وهى على الرصيف إلى أنه إذا تضمن البيع شرط (franco à bord) fob فمعناه أن البضاعة تكون على نفقة ومخاطر البائع حتى وضعها على ظهر السفينة لأن البائع يبرأ من التزامه عندئذ، ولذا فهو يتحمل نتائج انتظارها على الرصيف [١]، أما فى شرط franco bord فإن البائع يبرأ بمجرد أن يضع البضاعة أمام السفينة وعندئذ يتحمل المستأجر مخاطرها ويكون عليه رفعها إلى السفينة. وسنرى مسائل أخرى يثيرها البيع فوب Fob فى خصوص الشحن.

٣١٩ - اثبات الشحن - سند الشحن : ولما كانت واقعةالشحن واقعة مادية فإن اثباتها جائز بكافة الطرق، وإن كان العمل على تحرير سند شحن بها، على الأقل فى غير الملاحة الساحلية إذ جرى العرف على الاكتفاء فيها بإيصال بالبضاعة. والغالب كما قلنا أنه متى شحنت البضاعة فإن الربان الذى يتلقاها فى سفينته يعطى المستأجر ايصالا - هو سند الشحن - بأن البضاعة دخلت فى عهدته. وهذا أمر طبيعى فى المشارطة بالرحلة لأن الربان هنا ليس تابعا للمستأجر كما رأينا فى المشارطة الزمنية، كما أن السفينة لا تعتبر فى حيازة المستأجر هنا، إذ ليس هو الذى ينقل بضاعته بحيث يستغنى عن إيصال بها من الربان، وهو لا ينقل بضاعة غيره فيعطى هو هذا ايصالا باستلامها كما هو الحال فى المشارطة الزمنية، بل أن الناقل هنا هو المجهز المؤجر ومركز المستأجر منه موقف الشاحن، فكان طبيعيا أن يسلم المجهز (الناقل) المستأجر ايصالا يثبت واقعة الشحن.

---

(١) انظر سميسترز وفنكلمولن ١ - ٣١٢.

(٢) الامبراطورية الألمانية ١٩ يناير ١٩٢٣ دور ٤ ص ٩٩.

والغالب أن الذى يوقع سند الشحن وكيل عن المجهو وليس الربان بنفسه، رغم أن بعض النصوص تشير إلى أن السند يوقعه الربان، ولا مانع من ذلك لأن النصوص تنظر إلى الربان بوصفه تابعا أو وكيلا عن المجهز فيستوى بتوقيع الربان توقيع أى وكيل آخر عن المجهز(١).

٣٢٠ - ١ - متى يوقع سند الشحن: كانت المادة ١٠٠ من المجموعة البحرية تقضى أن «يضع كل من الشاحن والقبودان إمضاءه على النسخ الأربع (من سند الشحن) المذكورة فى ظرف أربع وعشرين ساعة بعد الشحن»(٢). ولم يورد القانون الجديد نصاً مماثلاً.

لا يجوز للربان أن يوقع سند الشحن قبل الشحن ولو سلمت إليه البضاعة فى المخزن أو على الرصيف أو على صنادل المستأجر، فدخول البضاعة فى عهدته على هذا النحو لا يكفى لتبرير توقيعه على السند لأنه أن فعل فإنه يقر بواقعة غير صحيحة هى حصول الشحن فيكون السند عندئذ غير ممثل للحقيقة، ويكون الربانمسئولا عما يسببه للغير المرسل إليه من ضرر ولا يجديه أن يثبت بعد ذلك أن البضاعة لم تشحن بالفعل.

ما الرأى بالنسبة لما إذا كانت البضاعة قد وضعت على صنادل المجهز المؤجر؟ هل يعتبرذلك شحنا لها فى معنى النص يبرر توقيع سند الشحن؟ يثور هذا السؤال فى بعض الموانىء الأجنبية حيث تقع على مصبات الأنهار إذ يوضع جزء من البضاعة على صنادل تقطر إلى مكان رسو السفينة لترفع إليها: وقد اختلف الرأى فقيل أن الصندل تابع أو ملحق بالسفينة والشحن عليه يعد شحنا على السفينة ذاتها ويبرر إصدار سند الشحن. وقيل إن الربان يمكنه فى هذه الحالة أن يعطى إيصالا أو إقراراً بإستلام البضاعة وإنما لا يمكنه إصدار سند يثبت واقعة غير صحيحة هى الشحن على السفينة لأن السند ليس مجرد إيصال بل هو معد الإثبات واقعة الشحن، كما يلاحظ هذا الرأى أن ثمة صعوبة خطيرة قد تنشأ إذا صدر السند ثم هلكت البضاعة قبل شحنها على السفينة بالفعل أو إذا لم تتمكن السفينة من إستقبال كافة البضاعة التى صدر عنها السند والتى لاتزال فى الصندل فى حين أن معاملات كثيرة على هذه البضاعة كاملة

(١) أنظر دانجون ٢ - ٧٨٢.

(٢) ديجاردان ٤ رقم ٩٠٧.

تكون قد تمت بواسطة السند الذى أصدره الربان ، لهذا وتفاديا لهذا الاحتمال يمكن للربان اصدار ايصال البضاعة التى تلقاها مع ذكر تعهده بشحنها على السفينة[١] .

لا يجوز إذن توقيع السند وتسليمه للمستأجر الشاحن قبل حصول الشحن على السفينة فعلا . ومن جهة أخرى يجب إصدار سند الشحن إيا كان مصير البضاعة بعد حصول الشحن ، ولو هلكت بعده فورا وقبل توقيع السند ، لأن الشحن مرحلة من مراحل تنفيذ العقد والمسئولية عنه تخضع لأحكام هذا العقد ولذا يكون من حق الشاحن الحصول على السند الذى يحكم هذه الواقعة ، ولو كانت البضاعة قد انزلت من على السفينة بسبب تلفها بعد الشحن .

ومن حق الشاحن لجزء من حمولة السفينة الحصول على سند الشحن الخاص بحموليته فور شحنها دون انتظار لشحن حمولة السفينة كلها ، وأن كان فى العمل ينتظر الشاحنون إتمام الحمولة كلها . وللشاحن أن يطلب سندات خاصة بكل جزء من الحمولة إذ قد يحتاج إلى إرسالها لأشخاص مختلفين ، ولكن ليس للشاحن أن يطالب بسندات الشحن - فى هذه الصورة - قبل إتمام شحن الحمولة كلها[٢] .

وإذ كان إصدار السند وتسليمه للشاحن حقاً لكل من الطرفين فى المشارطة بوصفه الأساس الذى يحكم علاقتهما فى تنفيذ عملية النقل فإنه يجب أن يحرر طبقاً للاتفاق على الإيجار ، فإذا نشب خلاف حول تحريره مثلا كان المرجع للمحكمة . ومتى كان موقف المستأجر فى رفض السند غير سليم تعرض للحكم عليه بالتعويض عن التأخير فى رحيل السفينة ، وقد حكم بذلك أى باستحقاق السفينة لتعويض عن تأخيرها ولو كانت المدة الأصلية (المقررة للشاحن لاتمام عمليات الشحن) لم تنته بعد لأن القاعدة - كما سنرى - أنه متى تمت عمليات الشحن انقضى حق المستأجر فى احتجاز السفينة لهذه العمليات ، وكان لكل من الطرفين حق فى تحرير

---

(١) سمبسترز وفنكلموان ١ - ٤٣٣ . وانظر المادة ١٩٩ الخاصة بإصدار السند فى عقد النقل البحرى .

(٢) ديجاردان ٤ - ٩٠٧ ، وسمبسترز وفنكلموان ١ - ٤٣٣ .

وتوقيع سند الشحن ، فمتى أثار المستأجر منازعات اتضح عدم جديتها وتسبب فى تعطيل السفينة حتى فض هذه المنازعات كان مسئولا[١] .

٣٢١ - ٢ - لمن يسلم سند الشحن ؟ الأصل - طبقاً لما يجرى به العمل - أن الايصال الذى يعطى عند الشحن ، وبالتالى سند الشحن ، لا يمكن المطالبة به إلا من المستأجر لأنه هو المتعاقد مع المؤجر ، وان مجرد تقديم البضاعة للربان للشحن لا يخول حقاً خاصا فى المطالبة بالايصال بالشحن أو بالسند لأن مقدم البضاعة يكون فى هذه الحالة وكيلا عن المستأجر .

ولهذا قضى أنه « إذا كان الربان قد سلم الايصال المؤقت لمن قدم البضاعة إليه للشحن وحرره باسمه كان مخطئا إذا سلم السند إلى شخص آخر لأن الربان ليس له تسليم سند الشحن إلا نظير استرداد الايصال ، ولا يكفى أن يكون بيد الشخص الايصال المؤقت لكى يكون له حق فى سند فإذا لم يكن الايصال بإسم المطالب بسند الشحن لم يكن له حق فيه . ولهذا فإن تحديد صاحب الحق فى السند مرتبط بتحديد صاحب الحق فى الايصال » ، وتثور المشكلة عملا فى البيع فوب لمعرفة من الذى يجب أن يسلم إليه الايصال المؤقت إذ يكون مقدم البضاعة للشحن ليس هو المستأجر لأن المستأجر هو المشترى ، والشاحن هو البائع ، فالأصل إذن أن يسلم الايصال ثم السند بإسم المشترى المستأجر دون البائع الشاحن ، ولما كان من مصلحة البائع أن يحتفظ بمستندات نقل البضاعة لأنه عادة يشترط أن يسلم هذه المستندات الممثلة لحيازة البضاعة نظير قبض الثمن فإنه يحرص على أن يسلم إليه الايصال المؤقت وسند الشحن إذ بدون هذا السند لا يكون بوسع المشترى أن يطالب الناقل بتسليمه البضاعة . ولهذا فإن البائع الشاحن كثيراً ما يشترط على المجهز - قبل تقديم البضاعة للشحن - أن يسلم الايصال إليه وأن يحرره بإسمه أو لاذنه ، فإذا تعهد المجهز بذلك لزمه هذا التعهد . وقد يكتفى البائع بأن يذكر للمجهز فى الخطاب الذى يوجهه إليه يخطره بوصول البضاعة إلى الرصيف وبأنها معدة للشحن أن تسلم المستندات إليه ، فإن لم يعترض المجهز على هذا

---

(١) انظر سميسترز وفنكلمولن ١ - ٤٢٩ .

الطلب وتلقى البضاعة دون تحفظ أمكن فهم تعهده بتنفيذ هذا الطلب من البائع ، والمسألة موضوعية تترك للقاضى الذى له حرية استخلاص وجود تعهد من جانب المجهز فى هذا المعنى .

وقد يتفق المشترى المستأجر عند ابرام الايجار أن يسلم الايصال والسند للبائع الشاحن ، وهذا اشتراط لصالح الغير البائع من المشترى ، ويحسن البائع صنعا أن يقبله ويعلن قبوله قبل أن يقدم البضاعة للشحن حتى لا يتعرض لسقوط حقه فيه إذا رجع المشترى فى اشتراطه هذا .

فإذا لم يتخذ البائع فوب أى احتياط فى هذا الصدد تعرضت مصالحه للخطر إذ يسلم البضاعة للشحن ولا يتلقى شيئاً من المؤجر المجهز لأنه ليس هو المستأجر ، ويكون للمؤجر المجهز الحق فى الامتناع عن تسليمه الايصال وسند الشحن[١] .

وظيفة سند الشحن فى المشارطة بالرحلة وعلاقته بالمشارطة : ٣٢٢ - يؤدى سند الشحن فى النقل بخط منتظم وفى الصورة التى يكون فيها العقد مجردا عن وصف الايجار وظيفة المستند الذى يثبت العقد نظراً لعدم تحرير مشارطة تتضمن شروط الاتفاق .

وأما السند الصادر فى ظل مشارطة بالرحلة والذى يوقعه المؤجر فهو يؤدى وظائف مختلفة باختلاف ظروف إصداره ، فهو فى الصورة الغالبة لا يكون مجرد اداة لاثبات العقد السابق ابرامه إذ تثبته المشارطة ، ولكن توقيعه واصداره يكون تنفيذا لعقد المشارطة ولذا يقتصر دور السند عندئذ على مجرد كونه إيصالا بالبضاعة ، ويستخدم أأداة لنقل حيازتها متى أريد نقل هذه الحيازة إلى شخص غير من صدر السند لصالحه ابتداء[١] .

وفى هذه الصورة لايثير اصدار سند الشحن مشكلة خاصة ، وان كان السؤال قد ثار بمناسبة ما قد يتضمنه السند من شروط لم ترد فى المشارطة بسبب ما جرى عليه الربابنة من استعمال ذات نماذج السندات

---

(١) انظر سميستر وفنكلموان ١ - ٤٤١ .

(١) ريبير ٢ - ٤٥٠ وما بعده ، شوفو ٧٢٥ وما بعده ، رودبير الوجيز رقم ٣٣٩ .

المستخدمة فى النقل المنتظم بسندات الشحن حتى فى حالة ما يكون النقل تنفيذاً للمشارطة وذلك دون أن يحرصوا على تعديل ما بها من شروط مطبوعة لكى تطابق واقع العقد ، فإذا كان ثمة تعارض بين شروط الورقتين فأيهما يغلب ؟ . . لا محل هنا للقول أن السند لاحق على المشارطة فهو إذن تعبير عن الارادة النهائية للطرفين ، بل يجب أن تظل المشارطة هى المرجع فى معرفة التزامات وحقوق الطرفين دون نظر إلى سند الشحن الذى يعتبر مجرد إيصال باستلام البضاعة ولا يعبر عن اتفاق جديد بين الطرفين ، مادامت ارادة المستأجر لاتظهر فيه ، إذ الفرض أنه مجرد ايصال يصدره الربان لصالح المستأجر(١) .

٣٢٣ ـ ولكن متى يعتبر السند مجرد إيصال باستلام البضاعة وبالتالى يعجز عن ترتيب كل أثر بين الطرفين معدل للمشارطة ؟ . . .

لكى تعتبر الورقة سند شحن بالمعنى القانونى معبرا عن اتفاق على نقل البضائع بحرا يجب ـ على الرأى الراجح ـ أن تكون متضمنة شروط النقل وشحن البضاعة وبيان أطرافه والبضاعة المنقولة والأجرة أو على الأقل أن يحيل إلى عناصر تمكن من تحديدها ، وإنما لايكفى لذلك مجرد خلوها من توقيع الشاحن (م ١٩٩ بحرى) إذ يرتب القضاء على هذا الشحن الخالى من توقيع الشاحن معظم آثار السند الصحيح ، ولكن إذا كان السند خاليا من توقيع الشاحن ومجردا كذلك من بيان الأجرة فلا يعد سوى ايصال باستلام البضاعة لايقوى على تعديل أحكام المشارطة .

وقد حكمت بذلك محكمة النقض الفرنسية فى ٢٩ مارس ١٩٦٠(٢) وفى القضية أثير تطبيق القانون الفرنسى لسنة ١٩٣٦ الذى يحكم سندات الشحن متى كانت صادرة تنفيذا لمشارطة إيجار ، فرفضت المحكمة تطبيق هذا القانون وأقرت للمشارطة وحدها بحكم علاقة الطرفين .

---

(١) شوفو رقم ٧٢٩ و ٧٤٣ ، بيد ليفر رقم ٥٥ .

(٢) بحرى فرنسى ١٩٦٠ ص ٤٠٠ تعليق مووُيد للأستاذ كاليه اولوا ومنشور كذلك بالمجلة الفصلية ١٩٦٠ ص ٦٥٨ تعليق للأستاذ جوجلار ، انظر كذلك بحرى فرنسى ١٩٦١ ص ٩ و ١٠ حيث يعرض له الأستاذ شوفو .

ووردت ذات المعنى محكمة استئناف باريس فى ٩ يونيه ١٩٦٥ فقالت :

Ne remplit pas les conditions voulues pour être un connaissement et eonstitne um simple recu de la matchandise le doeument-qui ne porte e pas la signature du chargeur,-n'enonce pas le cout du du fret,-n'indique pas laaqnelle l'arrivée du navire notifieé

II. en peésence d'un transport ayant donné lieu à l'etablissementd'une charte et d'un document inexactement qualifié connaissement, c,est la charte-partie qui fait la loi des partie (D.M.F. é%((p. +é+ note Bouloy).

وما تقدم هو صورة من صور السند الذى يصدر بين طرفى المشارطة عند تنفيذ بدء المشارطة.

٣٢٤ - ولكن هناك صورة أخرى يتجاوز فيها سند الشحن المحرر تنفيذاً للمشارطة دوره المتواضع كمجرد ايصال على استلام الربان البضاعة، فيكون السند الصادر من المؤجر والمسلم للمستأجر تعبيرا عن تعاقد جديد مستقل عن المشارطة التى تظل مع ذلك قائمة ومطبقة، مالم يحصل تجديد يؤدى إلى اختفائها وحلول العقد الجديد محلها، ويستنتج بعض الشراح هذا المركز من كون السند يتضمن بنودا تعرض لمسائل لم تعرض لها المشارطة كالاختصاص القضائى والتحكيم أو من كونه يحيل إلى قانون مختلف عن القانون الذى يحكم المشارطة، أو يفصل ما أجملته المشارطة فيما يتعلق بالشحن والتفريغ وتستيف البضاعة مثلا، ومن وجود شروط مضافة باليد إلى الشروط المطبوعة، وبوجه عام ينظر فى مظهر الورقة وسلوك الطرفين وعلاقة السند بالمشارطة عند التعارض فيما بينهما (شالارون رقم ١٦٤).

٣٢٥ - على أن من الجدير بالملاحظة أن الحكم المتقدم خاص بعلاقة المؤجر بالمستأجر، أما إذا صدر سند الشحن ابتداء لصالح شخص من الغير أو صدر أولا باسم المستأجر ثم انتقل إلى شخص آخر من الغير فإن لهذا الغير - فى الحالتين - أن يتمسك بالبيانات الواردة بالسند، إذ أنه

لايعرف سواها ولم تصل يده إلى المشارطة ليعرف أحكامها ، وتنص على ذلك صراحة اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات[١].

وفى ذلك كانت تقول المادة ١٨٩ من المشروع التمهيدى القانون البحرى المصرى أنه إذا وقعه اختلاف بين سند الإيجار ووثيقة الشحن تسرى فى العلاقة بين المؤجر والمستأجر شروط سند الإيجار . وتسرى شروط وثيقة الشحن فى العلاقة بين مستأجر السفينة والشاحن ما لم يتفق على ترجيح شروط سند الإيجار .

وتشير العبارة الأخيرة من هذه المادة إلى الاحالة الواردة فى سند الشحن إلى مشارطة الإيجار . فهذه الاحالة تلزم المتسفيد من سند الشحن بما ورد فى المشارطة من أحكام تشملها الاحالة ، وذلك طبقاً لما استقر عليه رأى فقهاء وقضاء[٢].

وتتخذ الاحالة فى العمل شرطا يرد فى سند الشحن بعبارة عامة all other conditions as par charter party ، وهى احالة عامة يفرق الرأى فى قوتها بين ما إذا كان المتمسك بها هو المجهز أو المرسل إليه . ففى الحالة الثانية لايقبل من المجهز أن يعترض على طلب تطبيق المشارطة فيما لم يرد به نص بالسند لأنه يعلم أحكام المشارطة ، وإنما يلزم أن نلاحظ أنه برغم الاحالة العامة فالسند لايحل محل المشارطة إذ ليس هذا مفهوم طرفى الإيجار ، كل مقصود الاحالة هو تمكين المرسل إليه من التمسك بأحكام المشارطة بوصفه مرسلا إليه صاحب حق فى البضاعة المذكورة بالسند .

أما إذا تمسك الربان أو المجهز على المرسل إليه بأحكام المشارطة ، والفرض أن الأخير يجهلها فقيل أن المشارطة تنطبق على المرسل إليه إذ كان عليه أن يطلب الاطلاع عليها ما دام السند الذى بيده يحيل إليها[٢].

---

(١) ديجاردان ٤ ـ ٩٤٢ .

(٢) انظر فى هذا المعنى نقض مصرى ٢٥ فبراير ١٩٦٥ مجموعة احكام النقض السنة ١٦ ص ٢٢٠ و ١٧ يونيه ١٩٦٥ ذات المرجع ص ٧٧٧ .

ولكن بعض القضاء والفقه يخفف هذا القول ويرى أنه إذا تعارضت شروط الورقتين غلبت شروط السند على أساس أن مفهوم الاحالة أن المشارطة تكمل السند، فيرجع إليها فيما ينقص السند، ولكن المشارطة لاتعدل السند ولا تلغى أحكامه خاصة وأن السند يحرر بعد تحرير المشارطة[١].

وفى القضاء الانجليزى لاتنصرف الاحالة العامة إلا إلى الأحكام التى يجب على المرسل إليه احترامها فى خصوص استلام البضاعة كدفع الأجرة واجراءات التفريغ ولكنها لاتدمج المشارطة كلها فى السند ولا تلزم المرسل إليه بشروط اعفاء المجهز من المسئولية الواردة بالمشارطة ولو كان فى عبارات متسعة[٢].

وتقضى اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن أن أحكامها لاتسرى على مشارطات الإيجار على أنه متى صدر سند شحن تنفيذاً لمشارطة إيجار فإن أحكام الاتفاقية تنطبق منذ أن ينتقل سند الشحن إلى شخص من الغير (المادة الرابعة وأنظر م ٢٢٧ / ٢ ب من القانون المصرى).

٣٢٦ - ما الرأى بالنسبة لحكم اتفاقية بروكسل والمادة ٢٢٧/ ٢ ب من القانون المصرى من المستأجر الذى يحتفظ بسند الشحن أو ينقله إلى غيره ثم يرتد إليه مرة ثانية؟ هل تخضع علاقته بالمؤجر لأحكام المشارطة أو لأحكام اتفاقية بروكسل؟ أهمية السؤال أن المشارطة تخضع للحرية التعاقدية فتتضمن ما يشاء الطرفان من الشروط، بينما سند الشحن يخضع فى أحكامه لتنظيم آمر لا سبيل إلى الفكاك منه. تبدو الاجابة على هذا السؤال من صيغة المادة الرباعة السابقة من اتفاقية بروكس التى تفرق بين حالة ما يكون حامل سند الشحن هو المستأجر الطرف فى المشارطة وحالة ما يكون السند فى يد شخص من الغير.

٣٢٧ - وقد أخذ القانون المصرى الجديد بعبارة المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل، فى مادته ٢/٢٢٧، ب حيث يقول «لاتسرى هذه الأحكام (أى أحكام المسئولية فى عقد النقل البحرى) على النقل بعقد

---

(١) سميستر وفنكلمولن ١ - ٤٤٥.

(٢) سكراتون تحت رقم ١٩.

إيجار إلا إذا صدر بمقتضى هذه المشارطة سند شحن وذلك من الوقت الذى ينظم فيه هذا السند العلاقة بين حامله والناقل».

المبحث الثالث

رص أو تستيف البضاعة[١]

٣٢٨ - متى شحنت البضاعة أى رفعت على السفينة وجب على الربان رصها أو تستيفها، والمقصود بذلك أن يضع كل جزء من الحمولة فى مكانه المعد له من السفينة. ولهذا فأمر التستيف متروك للربان، يقوم به متبعا القواعد الفنية (م ٢١٥ بحرى).

وهناك عملية أخرى تدخل فى معنى التستيف وأن كانت لاتندمج فيها هى إقامة الفواصل بين البضائع وبعضها وبينها وبين الماكينة وجسم السفينة، وذلك لمنع اضرار كل منها بالأخرى، ولمنع زيادة ميل السفينة بسبب ميل البضاعة الصب إذا تحركت السفينة. وتقدم الفواصل أما من المؤجر أو من المستأجر طبقاً للاتفاق، المستأجر وتسمى عملية إقامة الفواصل بالفرنسية "fardage" وبالانجليزية "dunnage".

ويقع على الربان- فضلا على ضرورة اتباع الأصول الفنية- وهذا التزام عام بإتخاذ ما يقتضيه حسن الادارة والحيطة فى تنظيم عملية التستيف وإقامة الفواصل، ويسأل عن كل خطأ أو إهمال فى ذلك بسبب الضرر(م ٢١٥ بحرى).

المسئول عن عملية التستيف:

٣٢٩ - وعملية التستيف هذه من اختصاص الربان وهو المسئول عن كيفية تنفيذها (م ٢١٥) ولو قام بها رجال الطاقم أو عمال مقاول الشحن والتفريغ وسواء كان المكلف بدفع نفقاتها هو المؤجر أو

---

(١) انظر سميستر وفنكلمولن ١ - ٣١٣، دانجون ٢ - ٨٢٧، رودبير ج٢ رقم ١٨٤ و ٣١٥ وما بعده.

المستأجر . ففى كل الحالات المسئول عن سلامة عملية الرص هو الربان وذلك على أساس أن كيفية توزيع البضاعة فى السفينة يؤثر على توازن السفينة - وبالتالى على سلامتها[١] . وترتيبا على هذا الأساس فان دور الربان الادنى يقتصر على ما يمس هذه السلامة ، بمعنى أنه إذا كانت المشارطة تلزم المستأجر بالقيام بعملية الرص (وهو الشرط الذى يسمى bord bord اقتصرت مسئولية الربان على الناحية التى تمس السفينة وهو ما يسمى الرص الملاحى «arrimage nautique» أما الاجراءات الواجب اتباعها فى الرص للمحافظة على البضاعة ، وهو ما يسمى الرص التجارى ، فقد لا يسأل عنه لأن الفرض انه لا يقوم به ولا يراقبه[٢] .

وقد حكم أنه :

« لا يسأل المستأجر - فى مشارطة بالرحلة - عن تستيف البضاعة الذى يقع على الربان وحده ويسأل عنه . ولكن قد يكون هناك محل لرفع نصف هذه المسئولية عن الربان إذا كان الضرر اللاحق بالبضاعة راجعا إلى أسباب جوية ترقى إلى مرتبة القوة القاهرة متى كان الضرر الناشىء من هذه الاسباب قد ضاعف منه سوء رص البضاعة[٣] » .

والأصل أن تنبسط مسئولية الربان إلى ما يترتب على أخطاء التستيف عموما أى بوجهيه الملاحى والتجارى ولو اتفق على أن الذى يقوم به مقاول مستقل أو المستأجر ، فمثل هذا الاتفاق يكون مفهوما على أنه تحديد للشخص الذى له اختيار عمال الرص ولكنه لا يتعلق بتحديد المسئول عن سلامته[٤] .ويسأل المجهز كذلك عن سلامة التستيف ولو قام به عمال مستقلون إذ المفروض حتما أنهم يباشرون هذه العملية تحت إشراف الربان[٥] .

---

(١) دانجوان ٢ - ٨٢٧

(٢) شوفو ٦٩٨ ، قرار تحكيم ٣١ مايو ١٩٥٢ بحرى فرنسى ١٩٥٣ ص ٥١ ؛ مرسليا ٢٣ يونيه ١٩٣٠ ملحق دور ٨ ص ٣٤٩ .

(٣) استئناف باريس ١٠ نوفمبر ١٩٦١ بحرى ١٩٦٢ ص ١٠٤

(٤) ريبير ٢ - ٤٩٣ - ١٤٩٧ .

(٥) نقض فرنسى ٥ ديسمبر ١٩١٠ حكمان سيرى ١٩١٦ - ١ - ١٣٢ وتعليق ليون كان

وإذا ورد بالعقد شرط بعفى الربان أو المجهز من المسئولية عن عيوب التستيف أو اقامة الفواصل كان صحيحاً، ولكن فقط فيما يتعلق بالإجراءات المتعلقة بالمحافظة على البضاعة، أما إذا وقع خطأ فى إتخاذ الاحتياطيات اللازمة لضمان سلامة السفينة وترتب عليه ضرر لأحد الربان - وبالتالى المجهز - مسئولاً عنه بالرغم من وجود هذا الشرط (أنظر الفقرة التالية) .

٣٣٠ - الخطأ فى التستيف :

يقصد بالخطأ هنا ذات معنى الخطأ على وجه العموم ، فهو اما مخالفة الأصول الفنية واما مخالفة العادات المتبعة واما عدم الاحتياط عموما .

ولكن إذا اتفق بين الطرفين على أسلوب معين فى تستيف البضاعة وجب على الربان اتباعه ، ولم يكن له الاحتماء بعادة مكان الوصول للتخلص من مسئولية الضرر الذى وقع للبضاعة بسبب الاسلوب الذى اتبعه .

ولكن كيف يمكن اثبات سلامة عمليات الرص أو عدم سلامتها ؟ . . هذا ما سنراه بعد عرض حكم المشارطات فى المسئولية عن التستيف .

حكم المشارطات :

٣٣١ - المفروض أن الربان اتبع فى رص البضاعة الاصول الواجبة ولا يحتاج إذن إلى الاستعداد مقدما بدليل على ذلك بل وقد ينص فى المشارطة على اعفائه من اتخاذ كل اجراء لاثبات سلامة الرص[٢] .

وعلى كل حال فقد يتوقع الربان منازعة فى سلامة الرص بسبب كون البضاعة قد أصيبت فيسعى إلى اعداد الدليل على هذه السلامة ، فيطلب

---

(١) عملا لا يمكن الحكم على سلامة عملية الرص عند الوصول إلا بمعرفة الخبراء ، وهؤلاء يفصلون استنادا إلى العادة التى يعرفونها وهى عادة ميناء الوصول ، ويقر القضاء هذا المسلك ، فيقضى بأن عملية الرص كانت سليمة او لم تكن طبقاً لراى هؤلاء الخبراء ومعنى ذلك ان الربان عليه احترام عادة ميناء الوصول . ويخفف من الحدة الظاهرة لهذا الراى أن الاصول الفنية لعملية الرص تتشابه كثيراً فى معظم الموانى ، ويسنده من الناحية القانونية أن اتباع عادة ميناء الوصول يعتبر جزءا من شروط العقد ، كما أن قانون ميناء الوصول عادة يأخذ بحكم العمليات التى تجرى فى هذا الميناء ، وليس فى هذا غرابة .

(٢) ويقول ريبير ٢ - ١٧٦١ ، ان القضاء يفسر هذا الشرط على انه اعفاء للؤجر من مسئولية سوء الرص على أساس ضرورة اعطاء الشرط معنى اكثر من مجرد اعتبار تذكيرا بالأصل الذى لا يحتاج إلى التذكير به .

اجراء معاينة للبضاعة تهدف إلى هذا الغرض ، ويقوم بها خبراء مختصون يسمون خبراء التستيف .

ويحرر محضر بهذه المعاينة لا تكون له حجية على المرسل إلية إلا إذ كانت المعاينة قد تمت بجضوره أو بحضور مندوب ، ولكنه على كل حال يعد وثيقة تقوم قرينة بسيطة لصالح الربان وان لم يوقعه مندوب المرسل إليه ، وله قيمة عملية كبيرة .

ولكن عدم اجراء هذه المعانية لا يفيد بذاته معنى معينا فى خصوص سلامة أو عدم سلامة الرص[١] .

وبالمقابلة ، ولما كان من الصعب جداً على المرسل إليه أن يثبت بعد تفريغ البضاعة عيبا فى رصها ، فكثيراً ما ينص فى المشارطة على التزام الربان بعمل معاينة عند الوصول ، فيفيد تخلف هذه المعاينة قرينة على عيب الرص وخطأ الربان ، أما إذا عملت المعاينة كان المحضر المحرر بها حجة على الطرفين ولو لو يوقعه المرسل إليه ما داما قبلا مقدما هذا المعنى ، ولكن هذه الحجية ليست قاطعة ما لم يتفق على ذلك ، لأن الخبير الذى يقوم بالمعاينة ليس محكما[٢]فلا يكون رأيه بمثابة الحكم .

وقد يثبت عيب الرص من طبيعة التلف الذى أصاب البضاعة فلا يمكن انكارذلك ولو حرر محضر بسلامة الرص لأنه يكون محضرا يكذبه الواقع .

المبحث الرابع

الرحيـل

٣٣٢ - متى تمت عملية الشحن وجب على السفينة أن ترحل فورا (دانجون ٣ - ٩٠٧) وتحدد رحلتها فى المشارطة بنقطتى بدايتها ونهايتها ، إذ ينص فى المشارطة على أن تتجه السفينة فى تاريخ معين إلى ميناء معين لتشحن حمولة معينة تتجه بها إلى ميناء آخر معين حيث تفرغها ، ويصحب كل هذه العناصر عادة أوصاف معينة سنعرض لها عند الكلام فى تنظيم عمليات الشحن والتفريغ .

---

(١) فارن ليون كان ورينو ٥ - ٦٨٦ .

(٢) انظر تطبيقاً لهذا الشرط فى : بوردو ٢٤ مايو ١٩٢٧ ملحق ٥ - ٣١٥ .

٣٣٣ - تغيير السفينة فى الطريق :الأصل أن الربان ليس له أن يغير السفينة فى الطريق، بمعنى أنه ليس له أن يفرغ البضاعة من السفينة التى شحنت عليها إلى سفينة أخرى وهو ما يسمى transhippment وبالفرنسية transbordement، وذلك لأن السفينة محل اعتبار الطرفين فى العقد.

ولكن ذلك يجوز على سبيل الاستثناء، فى حالتين :-

الأولى، إذا أجازت المشارطة ذلك، وهو أمر غالب، ومتى استعمل المجهز هذا الشرط لصالحه ونقل البضاعة إلى سفينة أخرى فان ذلك يكون على مخاطرة أى أنه مسئولاً عن سلامة البضاعة وعدم الاضرار بها بسبب هذه العملية[١]، ولهذا فان عليه أن يراعى فى السفينة الثانية توافر شروط وضمانات السفينة الأولى حتى لا تريد مخاطر الرحلة التى تقطعها الحمولة على هذه السفينة الثانية.

والحالة الثانية، هى حالة ما إذا أصبحت السفينة أثناء الرحلة غير صالحة للملاحة، فيكون إذن من واجب الربان أن ينقل البضاعة إلى سفينة أخرى، مملوكة لنفس المؤجر أو يؤجرها لهذا الغرض، ويكون مسئولا عن المحافظة على البضاعة أثناء عملية نقلها إلى السفينة الثانية، وعن سلامة توصيلها إلى المكان المعين لذلك، طبقاً لأحكام المشارطة (م ١٩٣).

ويستوى أن يكون عدم صلاحية السفينة الطارىء سببه قوة قاهرة أولا، مادامت هذه القوة القاهرة لا تجعل تنفيذ الإلتزام بإتمام الرحلة مستحيلا، فان أدت إلى ذلك وجب على الربان أخطار المستأجر أو المرسل إليه لاتخاذ مايراه (م ١٠٧).

٣٣٤ - الذهاب إلى ميناء الوصول : وليس للربان أن يعدل عن الذهاب إلى ميناء الوصول والاتجاه إلى ميناء آخر، ولو رأى أن من المتعذر عليه دخول هذا الميناء المعين بالعقد لظروف ولو كانت طارئة، مثلا كاضراب شب بين عمال التفريغ، وليس له أن يفعل ذلك ولو تقديرا منه لمصالح المستأجر دون إذن سابق منه، لأن المستأجر عادة يفضل أن

---

(١) ريبير ٢- ١٥١٢.

تنتظر السفينة زوال هذا المانع على أن تتجه إلى ميناء آخر لما يسببه ذلك له من زيادة فى متاعب فى التفريغ ونفقات نقل البضاعة من المكان الذى فرغت فيه إلى المكان الذى كان يجب تسليمها فيه . (ريبير ٢ ـ ١٥١٥) .

هذا هو الأصل الذى تقضى به مصالح الطرفين .

ومع ذلك فيغلب أن تتضمن المشارطة بندا يجيز للربان فى مثل هذه الحالة أن يفرغ الحمولة فى أقرب ميناء من الميناء المحدد أصلا[١] ، ومتى وجد هذا الشرط جاز للربان أن يفرغ فى أقرب ميناء ولكن يلزمه توصيل البضاعة على نفقته ومسئوليته إلى المكان المحدد أصلا لوصولها وذلك مالم يوجد شرط باعفائه من هذا الالتزام أو من تحمل نفقاته[٢] .

وقد دخل هذا الشرط إلى التشريع بشرط أجازة تغيير ميناء التفريغ متى تعذر الوصول إلى الميناء المحدد أصلا ، فيقضى القانون المصرى فى المادة ١٩٣ أنه « ١ ـ إذا تعذر على السفينة الوصول إلى الميناء المتفق على تسليم البضاعة فيه وجب على المؤجر أن يوجهها إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور يمكن التفريغ فيه . وفى هذه الحالة يتحمل المؤجر مصاريف نقل البضاعة إلى هذا الميناء . وإذا كان تعذر الوصول إلى الميناء عليه ناشئا عن قوة قاهرة التزم المستأجر بهذه المصاريف[١] ـ

وترد الالتزامات المتقدمة فى مشارطة جنكون فى مادتها الأولى التى تقول « . . ويتعهد المستأجر بشحن الحمولة ، ومتى شحنت تتجه السفينة إلى . . . طبقاً لما تصدر به الأوامر عند توقيع سندات الشحن ، أو أقرب ما يكون إليه بقدر ما يستطيع أن تصل فى أمان وبحيث تظل دائما عائمة ،

---

(١) انظر تطبيقاً له فى القضاء دنكرك ٢٠ سبتمبر ١٩٢٧ ملحق دور ٤ ص ٧٤٢ .

(٢) ريبير ٢ ـ ١٥١٣ .

(٣) إذا كان ميناء الوصول محددا على أن يكون للشاحن ات يختار غيرهوهو شرط : «Chargement option» توجب عليه اعلان اختياره قبل ٤٨ أو ٢٤ ساعة من الوصول إلى الميناء المحدد . وعندما يوضع هذا الشرط . . تزاد الأجرة بنسبة متفق عليها لمواجهة المصاريف الإضافية الاستثنائية التى بذلت لعمل تستيف خاص لاشتراط ميناء اختيارى لأن التستيف فى الصورة يتم بطريقة يكون معها فك البضاعة سهلاً فى كل من الميناءين وبذلك يمكن تفادى مصروفات معينة فى عمليات التفريغ :Besse السابق ص ٨١ .

وهناك تفرغ شحنتها نظير دفع الأجرة على أساس القدر المسلم / المفرغ ، على النحو الآتى / ..»

(أنظر المادتين الأولى والثانية من مشارطة لوتيسيا Lutetia الفرنسية).

٣٣٥ - طريق الرحلة : متى شحنت السفينة حمولتها وجب أن تبدأ فورا رحلتها فى اتجاه الميناء المقرر لوصولها ، وذلك بالسرعة المناسبة.

وعليها أن تتبع الطريق الواجب المعتاد اتباعه عامة ، فإذا انحرفت عنه إلى غيره كان المجهز - بحسب الأصل - مسئولا . ولكن ما هو الطريق الواجب ؟ يجيب الشراح والقضاء بقولهم أنه الطريق المعتاد أو المباشر "directe" ، وليس المقصود بذلك الطريق إلى المكان المقصود والأقصر جغرافياً بل المقصود أنه الطريق الذى جرت بها العادة البحرية ، وهى العادة التى جرت عليها السفينة والتى يقرها الملاحون عموماً ، ويدخل فى معنى الطريق المعتاد على هذا النحو الطريق الذى جرت السفينة على إتباعه فى خطها المنتظم[١].

فإذا كان للرحلة طريقان جرت بكل منهما العادة فللربان أن يختار بينهما ولا لوم عليه إذا اختار أحدهما دون الآخر ، وإنما إذا اختار طريقاً فعليه أن يلزمه إلى آخره ولا يعدل عنه إلى غيره[٢].

وقد يتفق فى العقد على طريق معين تتبعه السفينة ، وعندئذ يجب احترامه سواء كان هو الطريق المعتاد أو لم يكن كذلك.

٣٣٦ - ومتى تحدد طريق السفينة - عرفاً أو اتفاقا - وجب على السفينة إلتزامه ، ويعتبر ذلك إلتزاماً أساسياً على السفينة ، مقرر لحماية مصالح البضاعة أساسا ، لأنها قد تتأذى من اتباع طريق معين دون اتباع طريق آخر لاختلاف الجو الذى تجتازه السفينة ، وقد تكون سريعة التلف

---

(١) انظر فى هذا المعنى التعليق فى دور ٣١ ص ١٩٢ ، بونس ايريس ٥ اكتوبر ١٩٢٥ دور ١٣ ص ٦٨.

(٢) نيويورك فى ١٩ يناير ١٩٢٨ دور ١٧٨ ص ٣٦٧.

لا تتحمل رحلة أطول من المقرر لها ، وقد يكون الشاحن قد باعها وتعهد بتسليمها فى موعد محدد بحيث يتعرض للمسئولية لو تأخرت البضاعة ، كما أن بعض الطرق قد يكون أخطر من بعضها ، ولهذا فإن شروط التأمين على البضاعة تقوم على أساس أن السفينة التى تنقلها تتبع طريقا محددا ، بحيث قد يسقط الحق فى التعويض عما يصيبها لو اختلف الطريق الذى اتبعته . لكن ذلك فرض المشرع رقابة على الطريق الذى تتبعه السفينة فأوجب على الربان أن يذكر فى تقريره عن حوادث الرحلة والطريق الذى سلكه خلالها(١) .

المبدأ إذن أن السفينة ليس لها أن تنحرف عن الطريق الذى يجب عليها اتباعه . ولكن ما المقصود بانحراف السفينة عن الطريق ، وما جزاء هذا الانحراف إذا وقع ؟

٣٣٧ - الانحراف عن الطريق deviation : يقصد بالانحراف أن تغير السفينة طريقها أو جزءا من الطريق المفروض عليها دون أن تغير هدفها أى ميناء الوصول ، فالتعديل يرد إذن على خط السير دون أن تتغير بداية الرحلة أو هدفها ، وبهذا يختلف تغيير الطريق عن تغيير الرحلة . والأصل أن الانحراف عن الطريق لايجوز إلا إذا كان له مبرر ، وهو يعتبر كذلك فى الأحوال الآتية :

١ - إذا كان له مبرر من الأحوال الجوية أو الملاحية ، كرداءة الجو الذى الذى يجبر السفينة على تغير طريقها لتلجأ إلى ميناء قريب ، أو جرح خطير لأحد البحارة يستدعى إنزاله فى أقرب ميناء إن لم يكن فى ذلك ضرر بالحمولة ، أما الانحراف لاصلاح السفينة أو تموينها بالوقود فلا يعد مشروعا إذا كان هذا الاصلاح أو التموين يكشف عن عدم صلاحيتها عند الرحيل(٢) .

٢ - يعتبر الانحراف مشروعا إذا كان هدفه تكملة حمولة السفينة فى ميناء آخر إذا كانت المشارطة واردة على جزء منها إذ المفروض أن يتوقع المستأجر هذا الانحراف وأنه داخل فى مضمون العقد(٣) .

---

(١) انظر كذلك التعليق تحت مجلس اللوردات ١١ مارس ١٩٢٩ دور ٢١ ص ١٧٥ .

(٢) انظر التعليق تحت مجلس اللوردات ١١ يونيه ١٩٣٦ دور .

(٣) انظر محكمة العدالة العليا الانجليزية ١٧ مايو ١٩٣ دور ٣٣ ص ١٩٢ .

٣ - ويأخذ نفس الحكم الانحراف الذى يجيزه العقد بالنص عليه. ويحدد النص نطاق حق الربان فى الانحراف، فقد يتركه مطلقاً، وقد يقيده بقيود. ونجد نصا يجيز الانحراف فى معظم المشارطات، وهو ما يسمى. . . Clause d'escale.

٣٣٨ - شرط الرسو Clause d'escale :

ومتى ورد النص فى المشارطة على امكان الانحراف فقد استقر القضاء على أن الربان يلزم أن لايستخدم هذه الرخصة إلا فى حدود المقول ومع أحكام الغرض التجارى من الرحلة التى تقوم بها السفينة تنفيذا للمشارطة، ولهذا يمكن تحديد حق الربان فى الانحراف تطبيقاً للشرط بالاعتبارات الآتية :-

- إذا ورد تحديد للموانىء التى يمكن الانحراف إليها بعددها أو أسمائها وجب احترام هذا التحديد والتزم الربان بعدم الرسو فى غيرها[١].

- وفى هذه الحدود يكون للربان أن يرسو فى نطاق الشرط سواء بسبب لم يكن متوقعا أو بمحض ارادته لأسباب تجارية.

- ومتى رسا الربان فى ميناء متوسط وجب عليه أن لا يبالغ فى التأخير فيه لأن ذلك مما يتعارض مع استعمال الشرط بحسن نية وعليه أن يمكث فيه بالقدر الضرورى فقط[٢].

- يوجب حسن النية فى تنفيذ العقود على الربان أن يكون استخدام الشرط داخل نطاق الرحلة الأصلى، فلا يتجاوز طريق الرحلة ويتعدى ميناء الوصول دون أن يفرغ البضاعة التى ينقلها تنفيذا للمشارطة[٣].

- قد يكون شرط الرسو المتوسط مصحوباً كذلك باعفاء الربان من نتائج التأخير فيكون للمحكمة عندئذ أن تقدر المدة التى يكون للربان الرسو فيها فى الميناء المتوسط[٤].

---

(١) اسكندرية التجارية المختلفة ٢٨ ابريل ١٩٣٠ دور ٢٢ ص ٦٧٢.

(٢) استئناف انجلترا ١٣ مارس ١٩٣٥ دور ٢٢ ص ٢٩٦.

(٣) مرسليا ٢١ مارس ١٩٢٧ ملحق دوره ص ٢٣٩. محكمة العدالة العليا الانجليزية ١٧ مايو ١٩٣٤ دور ٢٣ ص ١٩٣.

(٤) سم اسكندرية ٢٤ مارس ١٩٢٧ دور ٣٧ وتعليق ص ١٦٧، اسكندرية الابتدائية ٥ فبراير ١٩٢٣ دور ٢ ص ٣٠٤. س انجلترا ١٣ يونيه ١٩٢٣ دور ٦ ص ٣٤٨.

٣٣٩ - ويخفف كثيرا من هذه الأحكام ما درجت عليه المشارطات من النص على حق موسع للربان فى الانحراف ، فتقول مشارطة جنكون « أن للسفينة حق الرسو فى أى ميناء أو موان متوسطة لأى غرض كان ، وأن تسير بغير مرشد أو تقطرو / أو تساعد السفن التى تكون فى أى حالة ، وأن تنحرف عن طريقها بقصد انقاذ الأرواح و / الأموال (م ٣) ، وتورد مشارطة لوتيسيا عبارة مشابهة وتضيف إليها أن للسفينة أن ترسو فى أى ميناء متوسط وبأى ترتيب كان (م ١١) ، وكذلك بنفس معنى هذه المشارطة الأخيرة المادة ٢/٩ من مشارطة لندن لسفن الصهاريج .

ويرى الشراح عدم استخدام هذا الحق المقرر بالمشارطة فى الرسو المتوسط إلا إذا كان له ما يبرره وإلا كان تحكميا ، واعتبر خطأ يلزم المجهز بالتعويض ويحرمه من التمسك بشروط الاعفاء (ريبير ٢ - ١٥١١ ، شوفو ٦٨٩) .

٣٤٠ - آثار الانحراف غير المشروع : متى انحرفت السفينة عن طريقها دون مبرر مشروع ، من الظروف أو العادة أو العقد - وسبب ذلك ضررا للشاحن كان ثمة محل لبحث شروط ومدى مسئولية الناقل عن هذا الضرر .

من المستقر إنه إذا لم يكن لدى الناقل مبرر للانحراف مما تقدم فإن الانحراف يعتبر خطأ تعاقديا[١] .

ويسأل المؤجر عن الضرر الناشىء عن ذلك ، كتلف البضاعة بسبب استطالة مدة الرحلة أو لبقائها مدة طويلة فى ميناء كتوسط أو بسبب ما أصاب الشاحن لتفريغ البضاعة قبل ميناء الوصول . . . إلخ .

ويتجه الرأى كذلك إلى مسئولية المؤجر متى وقع الضرر بعد الانحراف ولو كان سببه قوة قاهرة إذ يتحمل المدين نتائج القوة القاهرة متى كان مخطئا وقت وقوعها ، بل يذهب رأى إلى أن الناقل يسأل عن الضرر اللاحق للانحراف ولو كانت السفينة وقت وقوع الضرر قد عادت إلى طريقها الأصلى إذ يكون للمستأجر أن يدعى أنه لولا الانحراف لما وقع الضرر ، ما لم يثبت الناقل أن الضرر كان يقع لا محالة ولو لم يحصل الانحراف فعندئذ تنقطع علاقة السببية بين الانحراف والضرر .

---

(١) ديجاردان ٢ - ٤٧٧ ، ريبير ٢ - ١٥١١ .

وما دام الناقل يسأل عن الضرر اللاحق للانحراف ولو تسببت فى الضرر به قوة قاهرة - وهى سبب قانونى للاعفاء بوجه عام - فإنه يسأل كذلك ولو كان الضرر الذى وقع يغطيه شرط خاص بالاعفاء فى العقد كان يرتب أثره لولا الانحراف ، وتفسير ذلك أنه مادام الانحراف يحرم الناقل من الاعفاء الناشىء عن تسبب القوة القاهرة فى الضرر فهو من باب أولى يحرمه من النتائج الطبيعية لشروط الاعفاء الواردة فى العقد ، وقد حكم - تطبيقاً لذلك - باهدار شرط الاعفاء عما يصيب البضاعة بسبب اطالة مدة الرحلة متى كان الضرر راجعا إلى أن السفينة تجاوزت الميناء المحدد لوصولها(١) .

ولكن هل يهدر الانحراف جميع شروط الاعفاء الواردة فى العقد ؟ ذهب رأى إلى أن بعضها فقط هو الذى يهدر وهو الذى يرد على أسباب معينة للضرر ، وتظل قائمة كافة الشروط الى لاتنصب على سبب معين بل يكون لها وصف العموم ، كشرط الاهمال فهو يعفى الناقل من مسئولية الانحراف بوصفه خطأ من الربان . ما لم يكن منسوبا إليه شخصياً أو كان لمصلحته وأفاد منه ، ويظل قائما كذلك شرط الاعفاء من الانحراف ذاته ، وشرط تحديد المسئولية بقدر معين من التعويض .

وذهب رأى إلى أن الانحراف يخرج بالناقل عن نطاق العقد فلا يكون ثمة ، محل للتمسلة بشروط هذا العقد لأن الانحراف يخلق مرحلة خارجة عنه ، وقد أخذ بهذ الرأى قلة من القضاء .

ويقترب هذا الرأى الأخير من رأى القضاء الانجليزى(٢) فى فقه الانحراف "deviation" .

---

(١) الاسكندرية المختلطة ٤ يونيه ١٩٢٣ دور ٥ ص ٢٢٨ ، سم ٣ ديسمبر ١٩٢٣ دور ٥ ص ٢٣٥ .

(٢) عرض القضاء الانجليزى لمسألة الانحراف لأول مرة سنة ١٨٣٠ فقرر ان المجهز يتعهد بالتزام شخصى هو ان يتم الرحلة المتفق عليها مباشرة ودون انحراف فى الطريق ، وان هذا هو أحد الضمانات الثلاثة التى تتضمنها المشارطة وهذه الثلاثة هى صلاحية السفينة وان تبدأ السفينة رحلتها وتنمها بالعناية المطلوبة وأن تقوم بالرحلة دون انحراف لامبرى له . وقيل فى هذا الوقت أن الانحراف يؤدى إلى فسخ العقد منذ وقوع الانحراف اى إلى انهاء العقد ويتحمل بذلك الناقل مخاطر ما يصيب السفينة والبضاعة . ثم تطور القضاء فقال ان الانحراف يفسخ العقد منذ بداية إبرامه ab initio ، ثم حكم صراحة فى ١٨٩٠ ان الانحراف يلغى العقد the contract is displased : ولكن إذا كان العقد =

٣٤١ ـ مدة الرحلة : للوقت أهمية بالغة فى التجارة عموما ، والنقل البحرى من وسائل التجارة ، ولذا فان الوقت الذى يستغرقه نقل البضاعة له أهمية كبيرة لدى أصحاب الشأن فيها ، وله أعباره كذلك داخل اطار تنفيذ العقد فإذا كان تأخر المستأجر فى عمليات الشحن والتفريغ يضر المجهز لأنه يعطل السفينة ويكلفها كثيراً ولذ يقتضى المؤجر عنه تعويضاً من المستأجر فكذلك يضر تأخر المجهز فى تنفيذ عملية النقل بالشحن أو المستأجر ، فقد يؤدى وصول السفينة متأخراً إلى صعوبة تفريغها أو زيادة تكاليف هذا التفريغ على المستأجر ، أو يجعل تصريفه للبضاعة صعباً أو متعذراً ، وإذا كان قد باعها قبل وصولها فقد يواجه برفض المشترى استلامها متأخرة ويعرضه للمطالبة بالتعويض . لكل ذلك كان تحديد الوقت الذى ينقضى فى الرحلة ذا أهمية كبيرة .

وفى النقل بالخطوط المنتظمة تحدد مواعيد الرحلات مقدماً وبدقة ، ولذا تسمى رحلات منتظمة ، ولكن المجهز على كل حال فى هذه الصورة غير مقيدمن الناحية الفعلية أمام الشحن بوقت معين ، بسبب ما تتضمنه سندات الشحن من شروط لصالحه فى هذا الخصوص : فله طبقاً لها أن ينقل البضاعة على السفينة معينة أو على أى سفينة تالية فلا يلتزم إذن

قد الغى فإذا يكون مركز الناقل ؟ قيل أن وقوع الانحراف معناه أن الناقل ـ وبالرحلة فى وضعها الجديد ـ قام بشيء آخر غير تنفيذ العقد المتفق عليه بحيث لا يكون له الحق فى التمسك بى شرط فى هذ العقد ويصبح فى مركز الناقل العادى ''commun carrier'' ، الذى تلزمه المسئولية القانونية ولو كان مشترطا اعفاءه منها فى العقد ، ولا يكلف الشاحن بإقامة اى دليل على خطأ الناقل .

وهكذا يؤدى الانحراف غير المبرر إلى حرمان الناقل من شروط الاعفاء الواردة بالعقد ومن الشروط الخاصة بمدد الشحن والتفريغ (مجلس اللوردات ٨ فبراير ١٩٢٣ دور ٢ ص ٢٤٥ ، العدالة العليا ١٤ اكتوبر ١٩٢٤ دور ٩ ص ٣٢٦) .

ولكن متى وصلت البضاعة سالمة فإن للمجهز أجراً عن عمله ، ليس هو الأجر المتفق عليه مادام الغرض أن العقد قد الغى ، ولكن أجر المثل فى ميناء الوصول .

ويلاحظ أن القانون الانجليزى لنقل البضائع بحراً لسنة ١٩٧١ يحدد الحالات التى يعتبر فيها الانحراف غير مبرر ، ولكنه لا يحدد آثار هذا الانحراف ، وهو مسلك اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن .

انظر التعليق فى دور ١٥ ص ١٨٤ (حيث يعرض التعليق حكم الانحراف فى القانونين الألمانى والأمريكى) ، وهو بعنوان « آضثار الانحراف غير المبرر وغير المصرح به فى العقد على المشارطة » . انظر كذلك فى آثار الانحراف فى التأمين البحرى تعليقاً تحت جنوا ٣ مايو ١٢ يونيه ١٩٢٣ دور ٥ ص ٤٣٩ .

بموعد محددلارسال البضاعة ، والسند يعطى الربان حق الأنحراف والرسو فى موان متوسطة واداء المساعدات فى الطريق أى أن له الخروج على خط الرحلة وعلى مواعيدها ، كما يتضمن السند عادة شرطاً يعفى المجهز من مسئولية التأخير . ومع كل ذلك فانه من الناحية العلمية يمكن القول أن رحلات السفن فى هذه الصورة منتظمة ، إذ تضمنها الاتفاقيات الخاصة بنقل البريد فهى تلزم السفن المكلفة بنقل البريد بالسير بسرعة معينة والمرور على موان محددة ، كما أن الناقل ـ حتى لو كان حراً من الناحية القانونية ـ فهو مقيد فى الواقع خوفاً من المنافسة .

والوضع مختلف فى المشارطات ، إذ لايلتزم المؤجر الناقل بشيء أمام جهة الادارة وهو لايخشى المنافسة كثيرا ، ولهذا ينصح الشراح المستأجر بالاحتياط لنفسه[1] ، وهو يفعل ذلك دائما لأن المستأجر فى هذه الصور محترف كالمجهز تماما . وعلى كل حال فقد استقرت عادات تنظم المسألة إذا لم يتعرض لها الاتفاق ، من ذلك مثلا أن المؤجر عليه أن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر بمجرد أن يعلنه هذا باستعدادع لعمليات الشحن ، وإذا بين فى العقد مكان السفينة كان عليها أن تبحر فورا فى اتجاه مكان الشحن على أن تصله خلال المدة المعقولة لوصولها إليه ، وعليها أن تبدأ رحلتها بمجرد الانتهاء من عمليات الشحن وإتمام الاجراءات الادارية .

أما بالنسبة للسرعة التى تسير بها السفينة فالأمر يختلف بحسب ما إذا كانت السفينة شراعية أو ميكانيكية ، ففى الصورة الأولى يكون كل تحديد لسرعتها أو لموعد وصولها إلى غايتها تقريبا محضا بسبب خضوع السفينة الشراعية لعوامل البحر والجو خضوعا يكاد يكون تاما ، وإذا كانت السفينة ميكانيكية ولم تشرتط سرعة محددة كان للمجهز أن يسيرها بالسرعة المتوسط لأنها هى السرعة الاقتصادية له حيث أن سيرها بسرعة كبيرة يستهلك وقودا بزيادة لاتتناسب مع الكسب الذى يعود عليه من هذه السرعة .

وفى جميع الحالات ، إذا لم تنظم مدة الرحلة بالاتفاق ولم تكن ثمة عادة فى هذا الشأن ، فلا يعنى ذلك ترك مطلق الحرية للمجهز ، بل عليه

---

(١) ريبير ٢ـ١٥٥٢ .

(٢) دانجون ٣ـ٩٠٧ .

أن يحترم المعقول وأن يسلك ما يقتضيه حسن النية فى تنفيذ هذا العقد بما يكفل المصالح التجارية للطرفين ، وللقاضى - متى رفع إليه النزاع - أن ينظر وأن يقدر .

٣٤٢ - الطوارىء أثناء الرحلة : وعرض المشرع لما قد يعترض الرحلة من طوارىء . فقالت :

مادة ١٠٥ - (١) إذا طرأت ضرورة مفاجئة أثناء الرحلة فللربان أن يقترض بضمان السفينة وأجرتها ، فإذا لم يكف هذا الضمان جاز الاقتراض بضمان شحنة السفينة وفى جميع الأحوال لايجوز الاقتراض إلا بعد الحصول على إذن من قاضى الأمور الوقتية بالجهة التى توجد بها السفينة إذا كانت السفينة موجودة فى جمهورية مصر العربية .

ومن القنصل أو من السلطة القاضائية المحلية عند عدم وجوده إذا كانت السفينة خارجها .

(٢) وإذا لم يتيسرّ للربان الاقتراض فله بعد الحصول على إذن يصدر وفقا لحكم الفقرة السابقة أن يبيع من البضائع المشحونة بمقدار المبلغ المطلوب ويتولى الربان أو المجهز محاسبة أصحاب البضائع المبيعة على أساس السعر الجارى لبضائع من جنسها ونوعها فى الميناء المشحونة إليه وفى اليوم المتوقع وصولها فيه .

(٣) ويجوز للشاحنين أو وكلائهم أن يعارضوا فى رهن البضائع أو بيعها مع طلب تفريغها بشرط أداء أجرة النقل كاملة .

مادة ١٠٦ - لايجوز للربان أن يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكها .

وأضافت مادة ١٩٧ - (١) إذا اضطر الربان إلى إصلاح السفينة أثناء السفر كان للمستأجر أو الشاحن الخيار بين الانتظار حتى تمام إصلاح السفينة أو إخراج بضائعه منها ، وفى هذه الحالة الأخيرة يلتزم المستأجر أو الشاحن بدفع الأجرة كاملة .

(٢) ولا يتحمل المستأجر أو الشاحن زيادة فى الأجرة عن مدة الاصلاح وإذا تعذر إصلاح السفينة فى مدة معقولة وجب على الربان استئجار سفينة أو أكثر بمصاريف من قبله لنقل البضائع إلى المكان المعين

دون أن تستحق زيادة فى الأجرة . فإذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق الأجرة إلا بمقدار ما تم من الرحلة ، وفى هذه الحالة يتولى كل من الشاحنين نقل بضائعه ، وعلى الربان أن يخبرهم بالظرف الذى يوجد فيه وأن يتخذ الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع . كل هذا ما لم يوجد اتفاق على خلاف ذلك .

مادة ١٩٣ - (١) إذا تعذر وصول السفينة إلى الميناء المعين لتفريغ البضاعة وجب أن يوجه المؤجر السفينة إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور يمكن التفريغ فيه[١] .

(٢) ويتحمل المؤجر مصروفات نقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه إلا إذا كان تعذر وصول السفينة إليه ناشئاً عن قوة قاهرة - فيتحمل المستأجر المصروفات .

مادة ١٩٠ - للمستأجر أن يطلب فى أى وقت أثناء السفر تفريغ البضائع قبل وصولها إلى الميناء المتفق عليه بشرط أن يدفع الأجرة كاملة ونفقات التفريغ .

مادة ١٩١ - يبقى عقد الايجار نافذاً دون زيادة الأجرة ودون تعويض إذا حالت القوة القاهرة مؤقتا دون سفر السفينة أو استمرار السفر ، وفى هذه الحالة يجوز للمستأجر تفريغ بضائعه على نفقته وله بعد ذلك أن يعيد شحنها فى السفينة على نفقته أيضاً ، وتستحق عليه الأجرة كاملة .

مادة ١٩٢ - إذا بدأت الرحلة ثم استحال الاستمرار فيها بسبب غير راجع إلى المؤجر أو تابعيه ، فلا يلتزم المستأجر إلا بدفع أجرة ما تم من الرحلة .

وتشير المادة ١٩٢ إلى ما يسمى « أجر المسافة » fret de distance .

وسنعود إلى هذه النصوصو عند الكلام فى التزام المستأجر بالأجرة .

---

(١) وه ما يسمى بشرط liberty clauise الذى سنعرض له عند دراسة عقد النقل م ١٩٣ و ٢١٧) ، مع اختلاف فى الصياغة والحكم .

المبحث الخامس

٣٤٣ - رعاية البضاعة أثناء الرحلة : على الربان بوصفه ممثلا وتابعا للمجهز أن يتخذ الاجراءات الكفيلة بالمحافظة على البضاعة بما يتفق مع طبيعتها وظروف الرحلة ومدى استعداد السفينة وشروط العقد والعرف . وهذا الالتزام متفرع من التزام المجهز المؤجر بتقديم خدماته إلى المستأجر ، وهو ما تختلف فيه المشارطة بالرحلة عن المشارطة الزمنية التى يكون فيها للمستأجر الادارة التجارية على الأقل .

تقول المادة ١٠٨ - (١) يجب على الربان بوصفه تابعا وممثلا للمجهز أن يتخذ الاجراءات الضرورية التى تقتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهز والبحارة والمسافرين وذوى الحقوق على الشحنة وذلك طبقا للعرف .

(٢) وعلى الربان أن يقوم فى أحوال الضرورة بكل عمل عاجل تقتضيه سلامة الأرواح والمحافظة على السفينة والشحنة ، ومع ذلك يجب عليه إخطار المجهز قبل أن يقرر القيام بإجراء غير عادى إذا سمحت الظروف بذلك .

ويكون الربان مسئولا عن أخطائه ولو كانت يسيرة .

الأخطر بوصول السفينة :

ومتى وصلت السفينة إلى ما قبل الميناء المعين فإنها ترسل إخطار بقرب وصولها إلى المستأجر أو المرسل إليه to notifie حسب الأحوال ، كى يستعد يستعد لتفريغ الحمولة . وحتى وصلت الميناء فإنها ترسل اخطارا بالوصول وبه غالبا تبدأ المدة المخصصة للتفريغ (أنظر فى الاخطارين ماسيلى رقم   ) .

وإذا كان المؤجر قد أصدر بالحمولة سندات شحن فإن المؤجر - الذى يعتبر فى حكم الناقل - لا يلزم بإخطار المرسل إليهم إذا كانت سندات الشحن للاذن أو للحامل لأن الغرض أنه لا يعلمه اشخاصهم ، بل عليهم أن يستعلمواهم عن وصولها ، بعكس ما لو كانت السندات اسمية فإن على الناقل أن يخطرهم بموعد وصوله . ذلك أن حملة السندات عموما لا

يلتزمون بحكم المشارطة الذى يلغى عليهم عبء التفريغ بل يكون ذلك على الناقل أو المؤجر الذى أصدر سندات شحن بالبضاعة، فهذه السندات تصبح منذ انتقالها إلى اشخاص خلاف المستأجر ومستقلين عنه هى وحدها التى تحكم علاقة المؤجر بهم.

ومع ذلك، فقد حكمت محكمة النقض المصرية حكما قالت فيه ان الالتزام بتسليم البضاعة للمرسل إليهم لا يتضمن على الناقل التزاما بإخطار المرسل إليهم بوصول السفينة إذا كان بوسعهم معرفة هذا الموعد أو كانت السفينة مما يعمل على الخطوط المنتظمة التى لها مواعيد محددة؛ فمناط الالتزام بالاخطار بوصول السفينة هو الحاجة إليه. قالت المحكمة: أنه وان كان من مستلزمات تنفيذ عقد النقل البحرى وتسليم البضاعة إلى صاحب الحق فى استلامها اخطار الاخير أو إعلامه بوصول السفينة والبضاعة إلا أن مناط ذلك قيام الحاجة إلى هذا الاجراء الذى خلا قانون النقل البحرى ومعاهدة بروكسل من النص عليه ومن ثم إذا خلا سند الشحن من النص على التزام الناقل به فإن الناقل لايلتزم به إلا إذا كان ميعاد وصول السفينة غير محدد فى سند الشحن أو كان الشحن على خطوط ملاحية غير منتظمة وغير معلوم سلفا مواعيد وصولها أو طرأ تعديل على ميعاد الوصول المحدد من قبل، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد خلص إلى التزام الناقل فى جميع الحالات بإخطار المرسل إليه المعلوم لديه بوصول السفينة فإنه يكون قد خالف القانون (نقض فى ٢٥ يناير ١٩٨٨).

المبحث السادس

تفريغ البضاعة

٣٤٤ـ المقصود بالتفريغ: تفريغ البضاعة هو اخراجها من مكانها فى السفينة وانزالها إلى البر أو إلى الصندل التى تحملها إلى البر. وهى تبدأ بأن يفكها الربان désarrime ويضعها على السطح تحت تصرف المرسل إليهم حيث أننا سنرى أن عملية التفريغ - كعملية الشحن - تقع فى النقل بالمشارطة على عاتق المستأجر على خلاف الحال فى النقل بسندات

الشحن، وعندئذ يتقدم المرسل إليه أو المقاول الذى كلفه هو بذلك إلى السفينة لا نزال البضاعة على البر، وقد تلزم المشارطة المرسل إليه باستخراج البضاعة من عنابرها فلا يكلف الربان بهذه العملية ولا باحضارها إلى السطح[1].

ومن حق المرسل إليه طبقاً للعرف - أن يستخدم روافع السفينة وأدواتها المخصصة لهذه العمليات، كما رأينا بالنسبة لعملية الشحن، وكثيرا ما تنظم المشارطة هذا الحق ومدى المعونة التى يكون على الربان تقديمها فى هذا الخصوص.

٣٤٥ - الالتزام بالتفريغ : الاصل أن هذه العلية على المستأجر، كما هو الشأن بالنسبة للشحن. ويقتصر دور الربان على احضار السفينة بطول الرصيف لكى يتمكن المستأجر من انزال بضاعته من على سطحها، على ما تقدم (أنظر م ٥١٩ هولندى). فإن سكت الاتفاق كان المرجع هو عادة ميناء الوصول.

وقد يحدد الاتفاق أى الطرفين يتحمل مصاريف عملية التفريغ، وقد تقضى عادة بعض الموانى أن يتحملها الطرفان مناصفة[2].

٣٤٦ - ويسأل عن مخاطر العملية الشخص الذى يقوم بتنفيذها ولو لم يكن هو الذى يتحمل نفقاتها. وقد يتضمن الاتفاق شرطا بالقاء هذه المخاطر على البضاعة أى على المرسل إليه، وقد حكم أن مثل هذا الشرط مقصور على مخاطر العملية التى لا ترجع إلى خطأ شخصى من المؤجر ولذا فإن المجهز يظل - مع وجود هذا الشرط - مسئولا من سوء حالة آلات

---

(١) روان الابتدائية ٢ ابريل ١٩٢٤ ملحق ٢ ص ٤٠٣.

(٢) حكم انه متى كانت المشارطة (جنكون) التى احال إليها سند الشحن تقضى أن البضاعة يتولى تفريغها المستأجر فليس للمرسل إليه أن يرفض دفع نفقات هذا التفريغ كاملة لأمين السفينة الذى تولى هذه العملية بوصفه وكيلا عن المستأجر، بحجة انه كان يمكنه تنفيذها بتكاليف أقل.

(س روان ١٤ أبريل ١٩٦١ بحرى ١٩٦١ ص ٧٢٧ تعليق Bernard M. dureuil) - فى ظل شرط يجيز التفريغ التلقائى «على نفقة ومسئولية مالك البضاعة وان الربان لا يسأل عن السرقة ولا التلف» ان مجرد معنى هذا الشرط هو اعفاء المجهز من المسئولية عن هذين السببين بشرط أن يكون قد بذل الاجراءات والاحتياطات التى أتخذها لتفاديهما. كما أن «شرط الكمية مجهولة» لا يعفيه من المسئولية عن الخطأ الذى يقع فى اثناء التفريغ. انظر سمسترز وفنلكولن ١ - ٣٢١.

السفينة[١]،وكذلك يتحمل المستأجر ما يتسبب فيه بخطئه من ضرر يصيب السفينة .

٣٤٧ - دور مقاول التفريغ : متى قام بتنفيذ عملية التفريغ مقاول ، أى شخص مستقل عن المؤجر والمستأجر ، كان هو المسئول عن سلامة العملية ويتحمل ما يترتب عنها من ضرر بالبضاعة أو السفينة أو الغير ، وذلك على الأساس التقصيرى . كما يسأل على الأساس التعاقدى أمام المؤجر أو المستأجر ايهما تعاقد معه[٢].

٣٤٨ - شرط التفريغ التلقائى : وقد يتولى الربان تفريغ البضاعة بنفسه حتى ولو كان المكلف بها هو الرسل إليه ، وذلك بمقتضى شرط يدرج فى المشارطة يسمى التفريغ التلقائى déchargement d'office ، ومقتضى هذا الشرط - باختصار - أن المرسل إليه أن لم يتقدم لتفريغ البضاعة عند وصول السفينة كان للربان أن يقوم بتفريغها لحساب المرسل إليه ويكون له بعدئذ أن يطالبه بما تحمله فى ذلك من مصاريف التفريغ والتخزين والحفظ ، وإنما يظل الربان دائما ملزما بالمحافظة على البضاعة أثناء تفريغها وبعد ذلك حتى يتسلمها المرسل إليه . (أنظر سمسترز وفنكلمولن ١ -٣٣٣) .

وقد حكم تطبيقاً لذلك أنه ليس للربان بعد تفريغ البضاعة أن يتركها على الرصيف عرضة للسرقة وإلا كان مسئولا عن ذلك[٣]، وليس معنى ذلك أن تتغير صفة الربان ويتحول مركزه إلى مركز المودع لديه . بل تظل مسئوليته هذه قائمة على التزامه الناشىء من المشارطة .

وسنرى أن هذا الشرط ، إذ يتعلق بالتفريغ ، لا يكون للربان استناداً إليه أن يتحلل من التزامه بالتسليم وهو عملية قانونية تختلف عن العملية المادية للتفريغ[٤].

---

(١) بوردو ١٣ نوفمبر ١٩٢٢ ملحق دور ص ٤٩٠ .

(٢) انظر فى دور مقاول التفريغ الموكل فى الاستلام : نقض مصرى فى ٥ يناير ١٩٦٧ مجموعة النقض عدد ١٨ ص ٧٨ ، وهامش (٣) فيما يلى .

(٣) نقض فرنسى ١٠ يونية ١٨٩٠ دالوز ١٨٩٣ - ١ - ٩٧ ، تعليق ليفللان

(٤) ، عقد النقل البحرى يلقى على عاتق الناقل إلتزاماً بتسليم البضاعة سليمة إلى اصحابها ، وإذا كان التسليم يستلزم تفريغ البضاعة ، فإن تدخل مقاول للتفريغ إنما يكون أصلا لحساب الناقل وتحت مسئوليته ويكون عركزه مركز التابع للسفينة ولا يكون للمرسل إليه إلا الرجوع عليه بتعويض الأضرار =

٣٤٩ - وإذا تعاقد الربان مع مقاول للقيام بعملية التفريغ، تنفيذاً منه لشرط التفريغ التلقائى، فالرأى على أن هذا الشرط يعتبر توكيلا من المستأجر للربان بأن يتعاقد لحسابه مع مقاول التفريغ بحيث يبرم عقد التفريغ مباشرة بين المقاول والمستأجر. على ما سنرى[1]. ويسأل المقاول مباشرة عن البضاعة أمام المستأجر الذى قبل شرط التفريغ التلقائى، أما الربان فلا يسأل عنها إلا إذا أساء اختيار المقاول فيسأل عن هذا الاختيار.

وكثيراً ما تثور هذه المسألة فى العمل بالذات بالنسبة لإيداع الربان البضاعة فى مخازن الجمرك، ويعتبر الشراح هذا الإيداع تنفيذاً لشرط التفريغ التلقائى[2]. أما فى مصر، فقد حكمت محكمة النقض مرارا أنه لا يغنى عن تسليم الرسالة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه تسليمها إلى مصلحة الجمارك، إذ هى لا تعتبر نائبة عن المرسل إليه فى استلام البضاعة وانما تتسلمها بناء على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هى وفاء الرسوم المستحقة عليها ويظل الناقل البحرى مسئولا عن البضاعة المشحونة وسلامتها حتى يتم تسليمها لأصحاب الحق فيها.

(نقض ٣ ديسمبر ١٩٨١ : ١٤ أبريل ١٩٧٦ مجموعة النقض ٢٧ ص ٩٢٢).

= الناجمة عن عمل المقاول إذ لا تربطه بهذا الأخير اية علاقة قانونية مباشرة تجيز له الرجوع عليه شخصياً إلا إذا تضمن سند الشحن نصاً يفوض الربان فى اختيار مقاول التفريغ والتعاقد معه نيابة عن ذوى الشأن. ففى هذه الحالة يكون للمرسل إليه حق الرجوع بدعوى مباشرة على مقاول التفريغ لمساءلته عن الأضرار الناجمة عن عمليه. لما كان ذلك، وكان الثابت من سند الشحن - الذى كان مطروحاً على محكمة الاستئناف - أنه قد نص فى بنده العاشر على أن مقاول التفريغ ولو كان معيناً بواسطة الناقل إنما يقوم بعملية التفريغ باعتباره نائباً عن صاحب الشأن فى البضاعة وعلى نفقته، فإن مفاد ذلك أن المطعون ضدها الثانية كانت تباشر عملها كمقاول تفريغ لحساب المرسل إليه حلت محله الشركة الطاعنة. فحق لها الرجوع على المقاول المذكور بالتعويض عما لحق البضاعة من أضرار بسبب خطأ وإهمال وقع منه أو من احد عماله»، نقض ٢٣ يونية ١٩٨٠ مجموعة النقض ٣١ ص ١٨٣٢.

(١) انظر ريبير ٢ - ٦ - ١٥٢ وقارن به رقم ١٥٧٧ من نفس المرج.

(٢) انظر التعليق تحت عرائض ١٩ يونية ١٩٢٩ دور ٢١ ص ٣٧٤، والحكم يقضى على المجهز بالمحافظة على البضاعة وهى فى حيازة الجمرك وينتقد التعليق هذا الحكم باعتباره يكلف المجهز ما لا يستطيع

ويرى البعض أن الربان بذلك يستعمل حقه الناشيء من اشتراطه التفريغ التلقائى إذا لم يتقدم المرسل إليه فوراً للاستلام[١] ما لم يكن قد أساء بذلك التصرف إذا كان يعلم بفساد إدارة الجمرك والاحتمال الكبير للأضرار بالبضاعة أو ضياعها وهى فى حيازة الجمرك[٢].

كما حكم أن مسئولية الربان عما يلحق البضاعة تقف بعد إيداعها فى الجمرك[٣].

وإذا يقع الإيداع فى الجمرك لحساب المرسل إليه فإن الجمرك يكون ملزماً بتسليم البضاعة إليه تنفيذاً للإيصال الذى يصدره الجمرك عن هذه البضاعة ويسلمه للربان عند الإيداع[٤].

ويثبت المجهز واقعة الإيداع فى الجمرك ـ عادة ـ بالشهادة التى يصدرها الجمرك نفسه[٥] فإن لم يكن الجمرك يصدر مثل هذه الشهادة جاز إثبات واقعة الإيداع بكافة الطرق[٦]. أما مدى دلالة شهادة الجمرك فيتوقف على صيغتها، فإن كانت خالية من كل تحفظ بشأن حالة البضاعة أو كميتها كانت قرينة على براءة الناقل فى الرأى الذى يبرىء الناقل بهذا الإيداع[٧]. وهى قرينة بسيطة، أما إن تضمنت تحفظاً فى معنى معين كان للمرسل إليه أن يعتمد عليه بوصفه قرينة بسيطة على حيقية العيب أو النقص المذكور فى التحفظ.

---

(١) ديجاردان ٨ رقم ١٧٢٧.

(٢) مرسيليا ٢٠ مارس ١٩٢٣ دور ٢ ص ٥٤٩.

(٣) اكس: ٤ يوليو ١٩٢٤ ملحق ١ ـ ١٣٩، س الولايات المتحدة ١٤ مايو ١٩٢٨، دور ١٨ ص ٣٧٢، تسليم الجمرك البضاعة لشخص لا حق له فيها. بونس ايريس ٨ نوفمبر ١٩٢٣ دور ٩ ص ٢٢٠، هلاك البضاعة بسبب حريق فى الجمرك. انظر فى أثر إيداع البضاعة فى الجمرك من وجهة نظر التأمين تعليقاً تحت تحكيم بلجيكى ٥ مايو ١٩٢٣ دور ٤ ص ٢٢٠.

(٤) سم اسكندرية ٢٠ ابريل ١٩٢٧ دور ١٧ ص ٣١٠.

(٥) سم اسكندرية ٢٠ فبراير ١٩٢٤ دور ٦ ص ٢٧٤.

(٦) انظر تطبيقاً لذلك فى خصوص الايداع فى الجمرك فى روسيا. مرسيليا ٢٣ يوليو ١٩٢٤ ملحق ٢ ص ٢٧٤

(٧) مرسيليا ١٣ يونيه ١٩٢٣ ملحق دور ص ٢١ و ١٢ فبراير ١٩٢٤ ملحق ٢ ـ ٢٧٤

هذا إذا كان بالمشارطة أو بسند الشحن اتفاق على حق الربان فى التفريغ التلقائى . أما إذا لم يكن متفقاً على شرط التفريغ التلقائى فمن المقرر أنه ليس للربان أن يودع البضاعة فى الجمرك إلا إذا كان لذلك مبرر ، مثلا كحصر ميناء الوصول ، فيجوز عندئذ إيداعها فى جمرك ميناء مجاور ، أو إذا كان متفقاً على جواز الإيداع لدى أمين ولم يجد الربان أمامه سوى الجمرك وكانت إدارته معروفة بحسن السمعة . ويظل الربان على كل حال مسئولا عن المحافظة على البضاعة حتى تسلم للمرسل إليه .

٣٥٠ - وقد نص القانون على حق الربان فى التفريغ التلقائى ، إذ تقول المادة ١٧٨ أن «للربان عند انقضاء مهلة التفريغ الحق فى إنزال البضاعة المشحونة على نفقة المستأجر ومسئوليته وفى هذه الحالة يلتزم الربان بإتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضاعة» . ولهذا يكون للربان الحق - متى توافرت شروط النص - فى إنزال البضاعة وإيداعها لدى الجمرك أو شخص آخر مع إتخاذ كافة ما يلزم للمحافظة عليها ، وإنما لا يعتبر هذا الإيداع تسليما لها ولا يتم التسليم إلا متى وضعت البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو وكيله المفوض غى الاستلام .

---

(١) انظر فى نظام «تسليم صاحبه» المتبع فى ميناء الاسكندرية : سم ١٧ ديسمبر ١٩٢٤ دور ١٠ ص ١٨١ ، اسكندرية الابتدائية ٤ يناير ١٩٢٣ دور ص ٣٠٥ نقض ١٢ ابريل ١٩٧٦ المجموعة ٢٧ ص ٩٢٢ .

كذلك انظر بوردو الابتدائية ٣٠ مايو ١٩٢٨ ملحق دور ٦ ص ٣٦١ .

وقد حكمت محكمة النقض المصرية فى ٥ يناير ١٩٦٧ (مجموعة النقض السنة ١٨ عدد يناير - فبراير ١٩٦٧ ص ٧٨) إنه «لئن كان الأصل ان مهمة مقاول التفريغ مقصورة على العمليات المادية الخاصة بتفريغ البضاعة من السفينة - إلا انه متى عهد إليه المرسل إليه بإستلام البضاعة وسلمه سند الشحن فإنه تكون له فى هذه الحال إلى جانب صفته كمقاول للتفريغ صفة «أمين الحمولة» وبذلك يصبح وكيلا عن المرسل إليه فى الاستلام ، وهذه الوكالة تفرض عليه واجب التثبت من حالة البضاعة الخارجية وشكلها الظاهر والتيقن من مطابقتها للأوصاف الواردة فى سند الشحن والقيام بكل ما يلزم لحفظ حقوق موكله المرسل إليه ، فيلتزم فى حالة وجود تلف أو عجز بالرسالة بإتخاذ التحفظات والاجراءات الكفيلة باثباتهما بما فى ذلك الالتجاء إلى القضاء لإثبات حالة البضاعة إذا اقتضى الأمر ذلك ، كما يلتزم بعمل الاحتجاج اللازم لرفع دعوى المسئولية وعلى العموم فإنه يلتزم بكل ما يلتزم به الوكيل من رعاية حقوق موكله وإتخاذ الاجراءات الكفيلة بتوفير أدلة الاثبات اللازمة للرجوع على الناقل فإذا قصر فى ذلك كان مسئولا قبل موكله عن كل ما يصيبه من ضرر نتيجة هذا التقصير» . (هذا المعنى سبق ان ذكرته فى كتابى فى القانون البحرى جـ ١ سنة ١٩٥٨ رقم ٤٩٩ - ٣) .

(٢) انظر بوردو الابتدائية ٣٠ مايو ١٩٢٨ ملحق دور ٦ ص ٣٦١ .

٣٥١ - التحقق من البضاعة وفحصها : متى انتهت عملية تفريغ البضاعة بدأت عملية أخرى هى التحقق من ذاتية وكمية البضاعة وحالتها ، وتستهدف هذه العملية أغراضاً ثلاثة : **الأول** ، إثبات أن كل البضاعة المشحونة قد فرغت ، **والثاني** ، معرفة حالتها وإثبات ما بها من تلف ، والغرض الثالث هو حساب الأجرة إذا كان متفقاً على تحديد قدرها على أساس الكمية المفرغة .

ويحصل هذا التحقق على الرصيف أى بعد التفريغ ، وإنما يبدو أن الغالب أن شركات الملاحة لاتقبل فحص البضاعة بعد تفريغها وتتطلب أن يكون الفحص على ظهر السفينة بحضور مندوب عن المستأجر (أنظر المادة ١٢٨ من المجموعة البحرية) .

ويتحمل مصاريف هذه العملية المؤجر أو المستأجر حسب شروط العقد ، وتقضى عادات بعض الموانىء أن يتحملها الطرفان مناصفة ، أو بنسبة أخرى .

فإن لم يرد بالعقد أى بالمشارطة أو السند تنظيم لذلك فيثور السؤال عن الشخص الذى يكون عليه اتخاذ الإجراء اللازم للتحقق من كمية البضاعة المفرغة ، أهو المجهز أم المرسل إليه ؟ يمكن الرد على هذا السؤال عن طريق البحث فيمن تكون له مصلحة فى هذا التحقق ، وتتخذ المسألة شكلها العملى عندما يطالب المرسل إليه بتعويض عن نقص يدعيه فى الكمية التى تسلمها فهل يكون عليه هو إثبات النقص أم يكون على الربان إثبات أنه سلم القدر المشحون كاملا ؟ قيل إن على الربان عند الاقتضاء أن يدلل على أنه وفى التزامه كاملا فهو صاحب المصلحة إذن فى إعداد الدليل على ذلك ، ولكن القضاء - على الأقل فى بعض الدول - ينظر إلى المسألة من ناحية أخرى فيستعين بوجود الاتفاق على دفع الأجرة مقدرة على أساس الكمية المسلمة فى ميناء الوصول فيرى أن المرسل إليه عليه أن يتحمل هو عملية العد أو الوزن أو القياس بوصف ذلك إجراء لازماً لتحديد نطاق التزام المستأجر بدفع الأجر وعليه إذن مصاريفه[1] .

---

(١) انظر سميسترز وفنكلموان ١ - ٣٥ .

هذا ولا يعتبر الإجراء الذى يتخذ للتحقق من كمية البضاعة وحالتها حجة على الطرفين إلا إذا كان حضورياً وَى بحضورهما أو بحضور مندوب عن كل منهما أو على الأقل بعد عوة أحد الطرفين للآخر أن يعين مندوباً من قبله، وقد قررت محكمة النقض المصرية ما يلى :(٢) «أنه ليس على المرسل إليه الذى يقاضى الناقل ومقاول التفريغ بإلزامهما معاً بالتعويض عن العجز الذى وجد بالرسالة فإن ذلك يفيد بذاته أن المرسل إليه قد اعتبر كليهما مسئولا عن هذا العجز ومن ثم فليس على المدعى بعد ذلك أن يبين فى صحيفة دعواه ماهية الخطأ الواقع من مقاول التفريغ أو يقيم الدليل عليه لأنه مادام الأخير قد تسلم البضاعة من الناقل بغير إبداء تحفظات فإن هذا الاستلام يعتبر قرينة على أنه تسلمها بالمطابقة لما هو مبين بسند الشحن ولا يستطيع التخلص من المسئولية إلا بنقض هذه القرينة بالدليل العكسى.

«وإذا كان يتعين على المقاول عند استلام البضاعة أن يحصل من الشركة الناقلة على كتابة تثبت مقدار ما تسلمه منه فإذا رفضت إعطاءه تلك الكتابة كان عليه أن يلجأ إلى القضاء بدعوى إثبات حالة ويطلب ندب خبير لحضور عملية الوزن وإثبات مقدار العجز أو يلجأ إلى هيئة محايدة كهيئة اللويدز لتندب مندوباًك من قبلها لمباشرة الوزن فى حضوره ولكنه لم يفعل شيئاً من ذلك بل تسلم البضاعة وقام بوزنها فى غير مواجهة الشركة الناقلة اعتماداً على أنه كان قد طلب من هذه الشركة قبل وصول السفينة أن تستعد لحضور عمليات الوزن فردت عليها بالكتاب الذى أودعته حافظتها بأنها ترفض الحضور بحجة أن الباخرة غير مسئولة عن الوزن طبقاً لسند الشحن، وهذا الاعتبار لا يشفع للمقاول أن يقوم بالوزن بمفرده إذ كان يتعين عليه أن يلجأ للقضاء أو لهيئة اللويدز لندب من يقوم بالوزن فيحصل بذلك على دليل يصلح للاحتجاج به على الشركة الناقلة ويحفظ حقوق موكله المستورد».

---

(٢) فى ٥ يناير ١٩٦٧ مجموعة النقض السنة ١٨ ص ٨.

(١) أنظر فى التزام المؤجر لصلاحية السفينة المادة المادة ١٨٠ـ ٢ من القانون، وماتقدم

٣٥٢ - مسئولية المؤجر فى المشارطة : تنظم المشارطة عادة مسئولية المؤجر (المجهز) عن تنفيذ بعض التزاماته التى تلقيها عليه المشارطة أو القانون، وقد وضعت مشارطة جنكون فى هذا الخصوص أحكاماً مفصلة :

(أ) والمبدأ العام الذى وضعته هو أن لا يسأل المجهز عن الهلاك والضرر الذى يصيب البضاعة، أو عن التأخير فى تسليمها . ولكنه يسأل فى حالات محددة هى :

١ - حالة ما يكون الهلاك أو الضرر أو التأخير ناشئاً عن رص غير سليم أى غير مطابق للأصول الفنية أو تم بإهمال بشرط أن لا يكون الذى قام به هو الشاحن أو المقاول الذى تعاقد مع الشاحن أو عمالهم (م ١/٢) ومع ذلك فإن الأضرار الناشئة عن بعض أسباب متعلقة بالرص غير السليم لا يسأل عنها المجهز وهى الأضرار الحاصلة بسبب التلامس بين البضائع أو سيلانها أو بسبب رائحة بضاعة أخرى غير التى أصابها الضرر أو تبخرها أو بسبب قابليتها للاشتعال أو الانفجار، أو عدم تغليف بضاعة أخرى (م ٣/٢).

٢ - يسأل المجهز عن الأضرار المشار إليها إذا كانت راجعة إلى التقصير فى بذل العناية الواجبة لجعل السفينة من جميع نواحيها فى حالة صالحة للملاحة وضمان تمام تجهيزها بما يلزمها وتموينها إذا كان هذا التقصير صادراً منه أو من مدير أعماله . (م ١/٢) من المشارطة).

٣ - يسأل المجهز عن ذات الأضرار إذا كانت راجعة إلى تقصير شخصى من جانبه أو من مدير أعماله (م ١/٢).

(ب) لا يسأل المجهز عن أى هلاك أو ضرر أو تأخير ناشىء عن أن السفينة لم تكن صالحة للملاحة فى أى وقت (م ١/٢)، ومفهوم ذلك أنه متى لم يثبت أن عدم الصلاحية راجع إلى تقصير منه أو من مدير أعماله فلا يسأل عنها إذ الفرض أن ذلك يرجع إما إلى أنه بذل العناية الواجبة لجعلها صالحة ولم يصدر منه ولا من مدير أعماله تقصير آخر فيكون قد وفى بما عليه (م ١/٢) وما أن ذلك يرجع إلى خطأ أو فعل من تابعيه والمشارطة تعفيه من المسئولية عن أفعالهم، كما سنرى .

(جـ) لا يسأل المجهز عن أى هلاك أو ضرر أو تأخير ناشىء من أى سبب كان (مع التحفظ بالنسبة لتقصيره الشخصى أو تقصير مدير أعماله) ولو كان ناشئاً من إهمال أو تقصير من الربان أو البحارة أو أى شخص آخر فى خدمة المجهز، على السفينة أو على البر، فى أعمال كان يسأل عنها لولا هذا الشرط (م ٢/٢)(١).

الفرع الثانى
التزامات المستأجر

٣٥٣ - على المستأجر فى المشارطة بالرحلة، أن يقدم البضاعة المتفق على نقلها إلى مكان الشحن، وأن يشحنها، وقد يكون عليه أن يستغلها على السفينة بمعرفته أو أن يتحمل نفقات التستيف الذى يقوم به المؤجر بوسائله، وأن يفرغ البضاعة عند وصولها، وأن يدفع الأجرة المتفق عليها.

ونفضل أن نعرض الآن للإلتزام بدفع الأجرة، قبل التعرض لإلتزامه بتقديم البضاعة وشحنها وتفريغها، نظراً لما فى هذه المسائل الأخيرة من تفصيلات.

المبحث الأول
الالتزام بدفع الأجرة

٣٥٤ - لا نعرض هنا للالتزام بدفع الأجر عموماً، بل نقتصر على حل بعض المشاكل التى تثور بوجه خاص فى المشارطة بالرحلة (أنظر القواعد العامة). ولذا فإن الأحكام التى سبق عرضها فى خصوص الأجرة فى الفصل الأول (الأحكام العامة أو المشتركة) تكمل ما ستعرض له هنا فى الحدود التى لا تتعارض فيها مع طبيعة المشارطة بالرحلة.

---

(١) Piedelievere, La negligence clouse dans les chartes parties, D.M.F. 1966 P. 131.

كيفية تقدير الأجرة فى العقد :

٣٥٥ ـ رأينا أن الأجرة فى المشارطة الزمنية تقدر عادة تبعاً لمدة إنتفاع المستأجر بالسفينة ، وهو مسلك مألوف بالنسبة إلى صفة الإجار للسيطرة على العقد ، وبالنظر إلى أن المستأجر يستحوذ على السفينة لينتفع بها كما يشاء وفقاً لمصالحه . أما هنا فى المشارطة بالرحلة فإنتفاع المستأجر بالسفينة محدد بحمولة معينة أو بجزء من السفينة وبرحلة أو رحلات محددة تفصيلا فى العقد ، ولهذا تختلف كيفية تقدير الأجرة المستحقة مقابل المنفعة التى تتقرر للمستأجر بالعقد .

والمرجع الأول فى تقدير الأجرة هو إتفاق الطرفين ، وإلا حكم العرف ، إذ لم يرد بالتشريع بيان لكيفية تحديدها عند عدم الإتفاق على ذلك .

١ ـ والمألوف أن تحدد الأجرة بالطن tonnaauوهى معيار حجمى ، ويتبع ذلك بالنسبة للبضاعة الخفيفة light cargo ، ويتخذ معيار آخر من الوزن والحجم معاً بالنسبة للبضاعة الثقيلة deadweight cargo . والعبرة دائماً هى بالوزن الكامل الاجمالى أى وزن البضاعة ذاتها ووزن غلافها . وقد ينظر إلى المتر المكعب أو الهكتولتر بالنسبة للسوائل ، أو إلى عدد الطرود ، أو إلى قيمة البضاعة إذا كانت هذه البضاعة ذات قيمة كبيرة وأعلنت قيمتها إذ تدفع عنها أجرة خاصة مرتفعة .

٢ ـ وقد يرد بالمشارطة أن تحدد الأجرة طبقاً لكمية البضاعة كما تبين فى سند الشحن ، ولهذا يتضمن السند إشارة أو إحالة إلى المشارطة فى خصوص تحديد الأجرة . وإنما يلاحظ أن سند الشحن كثيراً ما يتضمن تحفظات خاصة بحجم البضاعة أو وزنها ، وهى الشروط المعروفة بالجهل بالوزن أو الحجم أو بعدم التأكد منهما ، ومن المقرر أن هذه التحفظات تستهدف مجرد حماية الناقل من المسئولية عن البيان الذى يرد بشأنه التحفظ ولكنها لا تمس كيفية تحديد الأجرة كما هو متفق عليه ، ذلك لأن الشاحن لا مصلحة له فى إخفاء شىء من البضاعة التى شحنها

تخلصاً من جرء من الأجرة ولذا فلا يشك فى أنه خفض فى البيان - الذى قدمه عن قدر البضاعة المشحونة ، فيصلح البيان الذى قدمه عند الشحن فى سند الشحن أساساً لتحديد قدر المشحون وبالتالى مقدارة الأجرة الواجبة . ومع ذلك فمن المقبول أن يسمح للربان بالتدليل على أن ما شحن هو فى الواقع أكبر مما ورد فى السند ويكون له إقتضاء الأجر المقابل لهذا القدر الزائد (ديجاردان ٣ - ٨٤١) ، وكذلك يقبل من المستأجر أن يثبت لصالحه أن ما شحن أقل مما ذكر فى سند الشحن وأنه لذلك لا يدفع الأجرة إلا عن القدر الذى شحن وتخفض الأجرة المتفق عليها على هذا الأساس ، وهذا الحل مفهوم إذا كان مقدار ما يشحن متروكاً للشاحن ، أما إذا كانت كمية الحمولة متفقاً عليها وعلى أجرتها جزافاً فمن الواضح أن لا تكون لكمية المشحون بالفعل أهمية خاصة فى تحديد الأجرة ، وبالتالى يلزم المستأجر بكامل الأجرة المتفق عليها أيا كان مقدار ما شحن(١) .

٣ - وقد يتفق على أن الأجرة تحدد على أساس القدر المفرغ من البضاعة ، وسبب إلتجاء الطرفين إلى هذه الطريقة هو السرعة المتبعة فى عمليات الشحن وعدم إمكان الربان التحقق من مقدار المشحون وركونه إلى البيانات التى يقدمها المستأجر وإطمئناناً بالذات إلى التحفظات التى يضعها فى سند الشحن حفظاً لمسئوليته فى هذا الشأن ، ولهذا يفضل الرفان النص على أن تحدد الأجرة على قدر كمية أو وزن البضاعة المفرغة أو المسلمة ، ويكون مفهوم ذلك أن العبرة هى بالكمية أو الوزن الفعلى المفرغ ولو كان أكبر ماورد بسند الشحن(٢) .

وقد حكم أنه ، فى ظل هذا الشرط ، أى تحديد الأجرة على أساس القدر المسلم عند الوصول ، لا يكون للناقل أن يطلب زيادة فى الأجرة على غير هذا الأساس إلا متى أثبت بدليل إيجابى أن فعلا أو خطأ من الشاحن حرمه

---

(١) انظر وقارن : ليون كان ورينو ٥ - ٧٥٦ .
انظر ماسيلى فى الأجرة على الفارغ Dead Freight .

(٢) بواتييه ١٦ ديسمبر ١٩٣٢ ملحق دور ٩ ص ٦١ ، وقد حكم باحترام هذا الوزن ولو كان يزيد على وزن البضاعة اصلاً بسبب وصولها مبللة بماء البحر : مرسيليا ٢١ يوليو ١٩٢٦ ملحق دور ٤ ص ٧٣٥ - وهو نظر غريب!!.

من قدر فى الأجرة كان له الحق فيه، ولهذا فإن الناقل الذى يدعى أن البضاعة عند شحنها كانت بها رطوبة زائدة زالت عند الوصول فأنكمشت البضاعة وخف وزنها عليه إثبات إدعائه هذا لكى يحصل على زيادة فى الأجرة بمقدار هذا النقصان فى وزن البضاعة[١].

وحكم كذلك أن على الناقل ـ المدعى ـ أن يثبت أنه ـ بسبب أفعال من الشاحن مخالفة للإتفاق ـ تلقت السفينة حمولة أقل مما كان يجب أن تتلقاه[٢].

٤ ـ وقد يتفق على أن يكون للربان الخيار فى الإعتماد على الوزن المقرر بسند الشحن والوزن الحقيقى عند التفريغ، أوْ على أن عمليات الوزن يتم جزء منها فى ميناء الشحن وجزء عند الوصول[٣].

٥ ـ وقد يتفق على أنه ـ بالرغم من تقدير الأجرة على أساس القدر المسلم ـ تدفع الأجرة عند الشحن، وعندئذ يدفع مبلغ يقدر على أساس بيانات سند الشحن، على أن يعاد النظر فيما يدفع عند الوصول وعلى أساس القدر المسلم[٤].

---

(١) محكمة الاسكندرية التجارية المختلطة ٤ يونيه ١٩٢٣ دور ٥ ص ٥٣٨، وتعليق انظر كذلك التعليق تحت النقض الايطالية فى ١٠ أغسطس ١٩٢٤ دور ٢٣ ص ٣٤١.

(٢) إستئناف إنجلترا فى ٢ و ١٣ و ١٤ نوفمبر ١٩٢٣ دور ٣٠ ص ١٥٥؛ وجنوه ٢٥ مايو دور ٢٤ ص ٤٥٧.

(٣) وهناك قواعد كثيرة جرت عليها العادات فى خصوص أنواع البضاعة المختلفة أنظر فى هذه العادات: سمسترز وفنكلمولن ١ ـ ٣٠٣.

(٤) أنظر س مونبلييه ٨ فبراير سنة١٩٥٥ ص ٥٣١ وتعليق كاليه أولوى.

وتتلخص القضية فى ان المشارطة كانت تتضمن النص على أن الأجرة تدفع عند الوصول وتقدر بقدر الحمولة المسلمة. وكانت الحمولة فوسفاتاً ورفض المرسل إليه الدفع إلا بعد عمل تحليل لعينة من البضاعة لمعرفة قدر الرطوبة الذى امتصته أثناء الرحلة حتى لا يدخل فى الأساس الذى تحسب عليه الأجرة ومن جهة أخرى رفض المؤجر تسليم البضاعة قبل دفع أجرته كاملة.

قضت المحكمة الابتدائية بأن تفرغ الحمولة وتدفع الأجرة عند نهاية كل يوم على أساس القدر المفرغ على أن تعمل تسوية نهائية فى اليوم الأخير. وهذا الحل يتفق مع ما جرت به العادات فى ظل شرط الدفع على القدر المسلم إذ تدفع أجزاء من الأجرة يومياً للربان بقدر ما يحصل تفريغه ويعاد النظر فيما دفع بالزائد أو الناقص فى آخر يوم عندما يعرف القدر المفرغ كله على وجه الضبط.

عرض الموضوع على محكمة إستئناف مونبلييه، وتطرق البحث إلى المادة ٣٠٦ تجارى فرنسى التى تحرم الناقل من حبس البضاعة فى السفينة لضمان إستيفاء الأجرة، فقضت أن على المرسل إليه =

٣٥٦ - ويفترض تطبيق هذه الشروط كلها القيام بعمليات وزن أو قياس أو غير ذلك للتحقق من مقدار البضاعة المتخذ أساساً لحساب الأجرة، فمن الذى يتحمل نفقات هذه العمليات من الطرفين، الناقل أم المستأجر والمرسل إليه؟... المرجع فى ذلك للإتفاق، وإلا فللعرف، زكثراً ما تشير عادة الميناء الذى تتم فيه العملية إلى تقسيم تكاليفها مناصفة بين الطرفين.

وتتبع فى كيفية إجراء هذه العملية عادة الميناء الذى تتم فيه.

ولكى تنفذ هذه العملية على الطرفين يلزم أن تكون حضورية، أى بحضورهما أو بحضور مندوب عن كل منهما أو بعد دعوة كل منهما للآخر، فإذا إنفرد الربان بها دون حضور مندوب المرسل إليه أو على الأقل دون دعوته بشكل صحيح لإرسال مندوب لحضورها لم تكن نافذة على المرسل إليه الذى له أن يتمسك بدفع أجرة القدر الذى يقر أنه تسلمه.

هذا، وتقول مشارطة لوتسبيا أن «هذه المشارطة أبرمت على أساس أجرة قدرها كذا عن كل طن ١٠٠٠ كيلو جرام مفرغ- مشحون (م ٤)، كما تشير مشارطة جنكون أن الأجرة تدفع عند التفريغ على أساس القدر المسلم- المفرغ (م ١ فى آخرها).

- ويغلب أن يتفق على دفع الأجرة بعد التسليم أو عنده وليس أثناء أو قبل التفريغ وذلك بسبب سرعة عمليات التفريغ.

٣٥٧ - العوامل المؤثرة فى دين الأجرة: الأصل أن الأجرة حق للمؤجر متى نفذ على الوجه السليم إلتزامه كما هو وارد بالعقد أو العرف أو القانون، وأن مقدارها متى تحدد فلا يجوز الرجوع بعد ذلك فيه، والأصل كذلك أن على المستأجر تنفيذ إلتزامه بدفع الأجرة.

وما لم تسلم البضاعة أو توضع تحت تصرف المرسل إليه فى مكان الوصول فلا أجرة، أو هلكت بسبب خطر مستثنى فهذا الخطر يرفع عنه المسئولية عن هلاك البضاعة ولكنه لا يعطيه فوق ذلك حقاً فى الأجرة.

=

دفع الأجرة كاملة قبل إستلامه البضاعة على اساس القدر المذكور فى سند الشحن على أن يعاد النظر فيما دفع، إذا اتضح عند الانتهاء من التفريغ وجود فرق بين القدر المذكور عند الشحن وذلك المفرغ».
انظر كذلك لوكلير فى كتابه رقم ١١٢.

وتستحق الأجرة متى وضعت البضاعة تحت تصرف المستأجر بحالة تجارية صالحة ولو كانت معيبة، والعلاج أمامه رفع دعوى بالتعويض عما أصاب البضاعة، فليس له أن يدعى المقاصة بين الأجرة وبين التعويض.

والمقصود أن تصل البضاعة صالحة تجارياً، فلو كانت غير ذلك ما استحقت الأجرة، مثلاً بلح بلله ماء البحر أو طوب وصل تراباً فلا أجرة.

والأصل أن يتزامن الإلتزامان، فيستحق المؤجر أجرته متى وضع البضاعة المنقولة تحت تصرف المرسل إليه فى مكان الوصول، أو تعذر عليه بسبب فعل أو خطأ من المرسل إليه.

فإذا لم ينفذ أحد الطرفين - لسبب ما - إلتزامه فما أثر ذلك على دين الأجرة ؟

تقضى القواعد العامة أن عدم تنفيذ أحد الطرفين إلتزامه يسمح للطرف الآخر بالإمتناع بدورة عن تنفيذ إلتزامه إن لم يكن قد نفذه بعد، وهذا هو الدفع بعدم التنفيذ، وبأن يطلب إلى القضاء الحكم بفسخ العقد لكى يتحلل من إلتزامه، وبتعويض عما أصابه من ضرر لهذا السبب، كما يكون له - بدلاً من طلب الفسخ - أن يصر على طلب الحكم بإلزام الطرف المتخلف عن التنفيذ تطبيقاً للقوة الملزمة للعقود، ومعنى هذه القواعد فى خصوص عقد مشارطة إيجار السفينة أن المؤجر الذى لا ينفذ الرحلة المتفق عليها بخطأ منه لا يكون له حق فى الأجرة، ويلزم بتعويض الشاحن عما يصيبه من ضرر يسبب ذلك، وبالمقابلة فإن الشاحن الذى يتسبب بخطئه فى منع تنفيذ العقد يظل ملزماً بدفع الأجرة كاملة.

ويطبق القانون البحرى المصرى هذه الأصول العامة على المشارطة بالرحلة تطبيقاً راعى فيه - إلى حد كبير - ظروف الملاحة والتجارة البحرية، وما جرى عليه العرف فيها. كما أن المشارطات كثيراً ما تورد على هذه القواعد العامة وعلى التنظيم الذى وضعه القانون البحرى تعديلات توافق مصالح الطرفين أو أحدهما، وهو ما يجوز لأن قواعد القانون فى هذا الشأن ليست لها صفة آمرة.

ولنعرض أولاً لحكم القانون البحرى، ثم لأهم الشروط الدارجة فى العمل.

أولاً : عدم التنفيذ من جانب المؤجر

المبـدأ :

٣٥٨ - وضعت المادة ٢/١٩٤ من القانون البحرى المصرى القواعد العامة بقولها « لا تستحق الأجرة إذا هلكت البضائع التى وضعها المستأجر فى السفينة ».

والمعنى المقصود أصالة بهذا النص أنه يلزم لاستحقاق الأجرة أن تسلم البضاعة بالفعل أو أن توضع تحت تصرف صاحب الحق فيها ، فإن لم يحصل ذلك فلا أجرة للناقل. هذا هو الأصل ، وفيه تفصيل وعليه إستثناءات .

ويقوم هذا الأصل على أن عدم تسليم البضاعة للمرسل إليه فى ميناء الوصول مرجعه سبب أجنبى من المؤجر أو خطأ من المؤجر أو تابعيه الذين يسأل عنهم فيكون جزاء ذلك عدمُ إلتزام المرسا إليه بتنفيذ إلتزامه المقابل للانتفاع بالسفينة فى نقل البضاعة ومعنى ذلك إعفاؤه من دفع الأجرة ، وهذا تطبيق للقواعد العامة .

وفى تطبيق هذا المبدأ على بعض الحالات أسئلة كثيرة :

٣٥٩ - الهلاك الجزئى للبضاعة أو تلفها : لاشك فى مسئولية المؤجر إذا أصاب البضاعة تلف أو نقص لا هلاك ، لكن هل يضيع عليه الحق فى الأجرة رغم أنه وضع البضاعة - وأن تكن ناقصة أو تالفة - تحت تصرف المرسل إليه فى ميناء الوصول؟ . . . أم يمكنه المطالبة بالأجرة على أن تسوى الدعوى بمسئوليته عن هذا التلف على استقلال ؟ يرى ريبير أن الاجابة على هذا السؤال تتوقف على المسلك الذى يتخذه الشاحن من العقد ، فإن طلب فسخه وحكم به بذلك سقط حق المجهز فى الأجرة لأنه « عندئذ لم ينفذ إلتزامه » كما يحدده العقد ، ولكن القضاء عموماً لا يقضى بالفسخ لعدم التنفيذ الجزئى إذا كان القدر الذى لم ينفذ غير جوهرى وكان ما نفذ قد حقق فائدة كبيرة للدائن بالالتزام وهو هنا المرسل إليه ، ويكتفى بالحكم بالتعويض عن الضرر الذى وقع ، وبتطبيق هذه المبادىء على مشارطة الإيجار بالرحلة نقول أنه ما دامت البضاعة

قد وصلت وإن معيبة أو ناقصة فقد نفذ الناقل إلتزامه الأساسى وهو النقل، ويكون للقضاء السلطة التقديرية فيقضى بالفسخ إن كان الجزء الهالك أو الناقص كبيراً بحيث لا يكون للعمل الذى قدمه المؤجر فائدة جديه للمستأجر[١].

ولتأييد هذا المعنى يمكن أن نسوق نص المادة ١٩٥ من القانون البحرى التى تقضى أنه «لا يبرأ المستأجر من دفع الأجرة بترك البضائع ولو تلفت أو أصابها نقص فى قيمتها أو فى مقدارها أثناء السفر»، فيفهم من هذا النص بطريق غير مباشر أن على المستأجر وفاء إلتزامه بدفع الأجرة ولو كان ثمة محل لمسئولية المجهز، فهذه المسئولية لا تبرر إعفاء المستأجر من دين الأجرة. وللنص معنى آخر هو المقصود به أصالة سنراه فيما بعد[٢].

التـأخر فى الوصـول:

٣٦٠ - لا تشير نصوص القانون الجديد إلى جزاء تأخر السفينة فى الوصول، ولا إلى متى تعتبر متأخرة ومتى لا تعتبر كذلك، ولذا فإنه فى خصوص المسألة الأخيرة يكون النظر إلى شروط العقد وما يقضى به العرف وهل حدد موعداً حتمياً للصول أم على سبيل التقريب أم لم يحدد شيئاً على الاطلاق. ويرجع إلى هذه المصادر كذلك فى معرفة ما إذا كان التأخير الذى حصل يعد خطأ يسأل عنه المؤجر أم لا. ويعتبر التأخير تخلفاً جزئياً من المؤجر عن تنفيذ إلتزامه، والأصل أنه لا يكفى للقضاء بفسخ العقد (أشارت إلى ذلك م ٢٩٥ (تجارى فرنسى)): ، مالم يكن التأخير مبالغاً فيه بحيث لم تعد للمستأجر مصلحة فى تنفيذ العقد على النحو الذى تمت به الرحلة، فعندئذ يقضى بفسخه وبسقوط حق المؤجر فى الأجرة وبإلزامه تعويض المستأجر.

---

(١) ريبير ٢ - ١٦١٦.

(٢) ويرى الانجليز أن المؤجر إذا إنحرف بالسفينة إنحرافاً غير مشروع فقدت السفينة اجرتها المتفق عليها فى العقد، لكن إذا سلمت البضاعة فى مكان الوصول سالمة إستحقت اجراً معقولاً. كذلك إذا إنهدمت المشارطة بسبب غلق قناة السويس إستحق المؤجر اجراً معقولاً لتوصيله البضاعة لمكان الوصول بطريق راس الرجاء الصالح ولكنه لا يستطيع المطالبة بالأجر التعاقدى.

هذا ومتى كانت الأجرة مقدرة بعدد الأيام التى تستغرقها الرحلة فمن الواضح أن تأخير الرحلة لا يستتبع زيادة فى الأجرة عن الأيام الزائدة على المدة المتفق عليها متى كانت هذه الزيادة - أى التأخير - بخطأ المجهز.

٣٦١ - إستثناءات: مادة ١٩٤ - (١) لاتستحق الأجرة إذا هلكت البضائع التى وضعها المستأجر فى السفينة إلا إذا اتفق على استحقاق الأجرة فى جميع الأحوال.

(٢) والثانى، «إذا اضطر الربان لبيعها (أى بيع البضاعة) أثناء السفر بسبب العيب (فيها) أو التلف.

(٣) إذا أمر باتلافها بسبب خطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ولم يكن المؤجر يعلم بذلك عند وضعها فى السفينة.

(٤) تستحق الأجرة عن الحيوانات التى تنفق أثناء السفر بسبب لا يرجع إلى فعل الناقل.

(٥) إذا ألقيت البضاعة فى الطريق أو ضحى بها لسلامة السفينة والرحلة طبقاً لشروط الخسارة المشتركة.

(٦) لا يبرأ المستأجر من دفع الأجرة بترك البضائع ولو تلفت أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر (فعليه دفعها ويبقى موضوع المسئولية عنها قائماً ومنفصلا عن الإلتزام بدفع الأجرة) (م ١٩٥).

ثانياً: عدم تنفيذ العقد بفعل المستأجر[١]

٣٦٢ - الأصل العام: (١) إذا كان عدم تنفيذ العقد على النحو المتفق عليه سببه خطأ من المستأجر فإن هذا الأخير يظل ملزماً بدفع

---

(١) نصوص المجموعة المصرية:

المادة ١٠٦ - إذا لم يشحن مستأجر السفينة فيها شيئاً فى ظرف الميعاد المعين فى سند الإيجار أو فى القانون فيكون للمؤجر الخيار بين ان يطلب التعويض المقرر للتأخير فى سند الإيجار او تعويضاً يقدره اهل الخبرة إن لم يحصل الاتفاق عليه فى السند المذكور وبين أن يفسخ سند الإيجار ويطلب من المستأجر نصف الأجرة ونصف غيرها من المنافع المتفق عليها.

ويجوز ايضاً فى الحالة المذكورة للمستأجر الذى لم يشحن شيئاً فى تلك الميعاد ان يتنازل عن سند الإيجار قبل إبتداء الأيام المجعولة علاوة على المدة المقررة لوقوف السفينة فيها للشحن بشرط ان يدفع لمؤجرها أو قبودانها نصف الأجرة ونصف غيرها من المنافع المتفق عليها فى سند الإيجار.

الأجرة ، كما يلزم بتعويض المؤجر إن كان لذلك محل . والأصل أن المؤجر يتلقى تعويضاً كاملاً متى قبض أجرته ، ولكن فى حالات خاصة قد يكون هناك ضرر إضافى يلزم جبره ، مثلاً إذا لم يقدم المستأجر أى حمولة واضطر المؤجر إلى تسيير السفينة فارغة فإنه يتحمل مصاريف لتدبير ثقالات تحفظ للسفينة توازنها ، أو إذا تكلف نفقات فى سبيل الإستعداد لإجراءات خاصة لرص البضاعة ، أو إذا اضطر بعد تخلف المستأجر إلى تعديل وإعادة تستيف البضائع الأخرى التى على السفينة .

(٢) ومع ذلك تستحق الأجرة إذا كان الهلاك ناشئاً عن خطأ المستأجر أو تابعيه أو عن طبيعة البضاعة أو عن عيب فيها أو إذا اضطر الربان إلى بيعها أثناء السفر بسبب عيبها أو تلفها أو إذا أمر الربان بإتلافها

= المادة ١٠٧ ـ إذا لم يشحن المستأجر في الميعاد المعين إلا بعضاً من البضائع المتفق عليها فى سند الإيجار يكون للمؤجر ايضاً الخيار بين طلب التعويض المبين فى المادة السابقة وبين سفره بما شحن من البضائع وفى هده الحالة الأخيرة تكون جميع الأجرة مستحقاً للمؤجر

وحكم انه ليس للمجهز الدائن بتعويض عن التأخير فى عمليات الشحن أو التفريغ وبتعويض نصف الأجرة المقرر عن تخلف المستأجر عن الشحن ، ليس لهذا الدائن المطالبة بالفوائد القانونية عن هذه المبالغ ، فهذه القائدة تستحق ليس من وقت حدوث الواقعة النشئة ولكن ـ فى حالة التحكيم ـ من تاريخ الاتفاق على التحكيم الذى يحل محل المطالبة القضائية .

تحكيم ٢٠ ديسمبر ١٩٥٧ بحرى ١٩٥٨ ص ٢٣٥

ومن القضـاء المصرى :

« انه لا يشترط الضرر للحكم بالتعويض المنصوص عليه فى المادة ١٠٦ من القانون التجارى البحرى فى حالة عدم شحن مستأجر السفينة لشىء فى الميعاد . إذ من المقرر ان الناقل يستحق هذا التعويض ولو لم يلحقه ضرر ، كما انه لا يستحق تعويضاً اكبر إذا اثبت ان الضرر الذى لحقه يتجاوز نصف الأجرة ، وذلك كله خلافاً للقواعد العامة المقررة فى القانون المدنى »

« ومن المقرر ان الفوائد القانونية لا تستحق عن التعويض إلا من تاريخ الحكم النهائى به باعتبار أن مبلغ التعويض لا يكون معلوم المقدار وقت الطلب فى معنى المادة ٢٢٦ مدنى إلا أن هذا المبدأ لا ينطبق على حالة المطالبة بالتعويض القانونى المنصوص عليه فى المادة ١٠٦ من القانون التجارى البحرى الذى يستحقه الناقل فى حالة عدم قيام المستأجر بالشحن فى الميعاد . ذلك أن التعويض فى هذه الحالة يعتبر معلوم المقدار وقت الطلب إذ هو تعويض قانونى حددته المادة ١٠٦ سالفة الذكر بنصف الأجرة المتفق عليها . وينبنى على ذلك ان الفوائد القانونية عن هذا التعويض تحتسب من تاريخ المطالبة القانونية حتى السداد »

إستئناف القاهرة ١٧ اكتوبر ١٩٦١ المجموعة الرسمية السنة ٦٠ ص ٦

لخطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ولم يكن المؤجر يعلم ذلك وقت وضعها فى السفينة.

(٣) وتستحق الأجرة عن الحيوانات التى تنفق أثناء السفر بسبب لا يرجع إلى خطأ المؤجر أو تابعيه.

هذا هو الأصل، ولننظر إلى بعض حالات عملية.

٣٦٣ - تخلف المستأجر عن تقديم الحمولة : إذا لم يقدم المستأجر - بالكيفية والشروط المتفق عليها - الحمولة وفسخ العقد بسبب ذلك فإنه يلزم بالتعويض عن الضرر، الذى يكلف الناقل بإثبات حصوله ومقداره على ألا يجاوز التعويض قيمة الأجرة المتفق عليها (م١٨٢).

وكان حكم المجموعة المصرية (فى م ١٠٦) يجيز للمستأجر حق التخلص من المشارطة بأن يدفع للمؤجر - على سبيل التعويض - نصف الأجرة والمنافع الأخرى المتفق عليها، وهو تعويض حدده المشرع جزافاً على أساس أنه الربح الصافى الذى كان يحققه المؤجر من تنفيذ العقد. وهذا الحق للمستأجر يقوم على أساس أن المستأجر قد لا يتمكن - فى آخر لحظة - من تدبير الحمولة اللازمة أو قد تتغير حالة السوق فيكون من مصلحته العدول عن إرسال البضاعة إلى المكان الذى كان يريد إرسالها إليه، ولهذا قدر المشرع ضرورة تمكينه من التخلص من عقد أصبح بالنسبة له كارثة كبيرة.

وينتقد الشراح هذا الحل، على أساس أنه رخصة إستثنائية مقررة للمستأجر دون أن يقابلها حق مماثل للمؤجر. ويقول القانون الجديد فى المادة ١٨٩ «يجوز للمستأجر إنهاء عقد إيجار السفينة فى أى وقت قبل البدء فى شحن البضائع مقابل تعويض المؤجر عما يلحقه بسبب ذلك من ضرر على أن لا يجاوز التعويض قيمة الأجرة المتفق عليها.

٣٦٤ - تقديم جزء فقط من الحمولة للشحن : الفرض هنا أن المستأجر اتفق على تقديم حمولة معينة نظير أجرة معينة إجمالية ولكنه لم يقدم سوى جزء من هذه الحمولة المتفق عليها، وقد عرض لهذا الفرض المادة ١٨٦ من القانون المصرى الجديد فقالت «إذا لم يشحن المستأجر

(١) ريبير ٢ - ١٦٢١

كل البضائع المتفق عليها إلتزم بدفع كامل الأجرة، أى أنه يدفع الأجرة المقررة للبضاعة التى شحنت ويدفع أجرة البضاعة التى لم تشحن مع أن مكانها فى السفينة يظل فارغاً خالياً ولهذا تسمى هذه الأجرة الأجرة على الفارغ Dead Freight . وبالطبع ليس له أن يشكو من هذا الحكم فالسفينة أو الجزء المؤجر منها تحت تصرفه على أى حال سواء قدم كل البضاعة أو جزءاً منها (المادة ٨ من قانون ١٩٦٦ الفرنسى).

وكان ذات النص المتقدم -فى صيغته الأولى- يلقى عبئاً آخر، فالسفينة التى تستعد لشحن حمولة كاملة قد تتكلف نفقات لا تتحملها إذا كان المقصود هو شحن جزء فقط من الحمولة، لذا كانت المادة ١٦٩ تقضى إلتزامه بدفع كامل الأجرة: «بالإضافة إلى النفقات التى تحملتها السفينة لشحن البضائع كاملة»، ومثال ذلك أن تكون قد إستأجرت أو أوناشاً ضخمة أو تعاقدت على أدوات لتستيف البضاعة كلها أو انتظرت مدة طويلة فى الميناء إنتظاراً لباقى الحمولة حتى أعلن المستأجر أنه يكتفى بما شحن. وبالمقارنة إذا كانت السفينة قد وفرت نفقة معينة بسبب عدم شحن كامل البضاعة فإن هذا الوفر يحسب لصالح المستأجر ويخصم مما عليه من الأجرة، وكانت المادة ١٦٩ تقول «وتحسب للمستأجر المصاريف التى إقتصدتها السفينة ...».

وقد يحدث أن يتمكن المؤجر من التعاقد مع إشخاص آخرين على نقل بضائعهم فى المكان الخالى من السفينة والذى لم يشغله المستأجر الأول، فعندئذ تكون أجرة هذه البضائع من حق المستأجر الأول، ولكن المشرع قدر أن هذه الأجرة الجديدة تم التعاقد عليها بفضل الربان أو المؤجر وأن السفينة تتحمل نفقات فى إتمام العمليات المتعلقة بها، فمن العدل أن يكون للسفينة فيها نصيب، ولهذا كان النص يضيف أن يكون للمستأجر، فضلا على المصاريف التى اقتصدتها السفينة بسبب عدم شحن كامل الحمولة.

وكانت المادة ١٠٥ من المجموعة البحرية الملغاة، إذا كانت السفينة مستأجرة كلها ولم يشحنها مستأجرها بقدر جميع حمولتها لا يجوز للقبودان أن يأخذ بضائع آخر بدون رضاء المستأجر فإن صار تتميم حمولة السفينة ببضائع آخر تكون أجرة هذه البضائع لمن استأجر السفينة كلها.

أما المادة ١٨٧ من القانون الجديد فتقول لا يجوز للمؤجر أن يشحن فى السفينة بضائع غير خاصة بالمستأجر إلا بموافقته.

وطبقاً للمادة ١٨٨ «لا يبرأ المستأجر من دفع الأجرة بترك البضائع ولو تلفت أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر».

وواضح أن المستأجر يكون له الحق فى التعويض عما أصابه.

ثالثاً : عدم التنفيذ بسبب قوة قاهرة

القاعدة :

متى تسببت قوة قاهرة فى منع تنفيذ إلتزام أحد الطرفين إنقضى إلتزام الطرف الآخر المقابل له، فمتى منعت قوة قاهرة تنفيذ العقد سقطت إلتزامات الطرفين ولم يكن لأحدهما رجوع على الطرف الآخر.

تقول المادة ١٨١ : يفسخ عقد إيجار السفينة دون تعويض على المؤجر أو المستأجر إذا قامت قوة قاهرة تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلاً أو إذا منعت التجارة مع الدولة التى يقع فيها الميناء المعين لتفريغ البضاعة.

وطبقاً للمادة ١٩٢ إذا بدأت الرحلة ثم استحال الاستمرار فيها بسبب غير راجع إلى المؤجر أو تابعيه، فلا يلتزم المستأجر إلا بدفع أجرة ما تم من الرحلة.

وتقضى المادة ١٩٣ أنه إذا تعذر وصول السفينة إلى الميناء المعين لتفريغ البضاعة وجب أن يوجه المؤجر السفينة إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور يمكن التفريغ فيه، ويتحمل المؤجر مصروفات نقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه إلا إذا كان تعذر وصول السفينة إليه ناشئاً عن قوة قاهرة ويتحمل المستأجر المصروفات.

٣٦٥ ـ تقول المذكرة الايضاحية : أما المستأجر، فإلتزامه الأساسى هو دفع الأجرة. وتكلمت المادتان ١٩٢ و ١٩٣ فى الظروف التى قد تطرأ فتعفيه من هذا الإلتزام أو تجيز له طلب تخفيض الأجرة.

فنصت المادة ١٩٢ على إستحقاق الأجرة كاملة ولو توقفت السفينة بعض الوقت عن العمل بسبب حوادث الملاحة كهياج البحر أو شدة العواصف أو إزدحام أرصفة الميناء . ومع ذلك إذا إصيبت السفينة بضرر واحتاج إصلاحها مدة تجاوز أربعاً وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة خلال المدة الزائدة .

وأبرأت المادة ١٩٣ المستأجر من الالتزام بدفع الأجرة إذا هلكت السفينة أو صارت غير صالحة للملاحة بسبب قوة قاهرة أو فعل المؤجر أو تابعيه .

شرط استحقاق الأجرة فى جميع الحالات :

(ship lost or not lost):

٣٦٦ - يقصد بهذا الشرط الاتفاقى أن الأجرة تستحق للناقل ولو لم تصل البضاعة وتسلم لصاحب الحق فيها متى كان ذلك راجعاً إلى سبب أجنبى عن الناقل ، فالأصل فى هذه الحالة أن لا تستحق للناقل أجرته ويكون هدف الشرط إذن هو الخروج عن هذا الأصل لصالح المؤجر . وهذا الشرط صحيح طبقاً لنص المادة ١٩٤/١ التى تقول « لا تستحق الأجرة إذا هلكت البضائع التى وضعها المستأجر فى السفينة إلا إذا انفق على إستحقاق الأجرة فى جميع الأحوال .

ولا يلزم أن يفرغ هذا الشرط فى عبارة خاصة ، بل يمكن التفتيش عنه فى عبارات الطرفين (نقض فرنسى ٢ يوليو ١٩٢٧ ملحق دور ٥ ص ٤٠٧) فهو يستفاد مثلاً من النص فى المشارطة على حساب الأجرة على أساس قدر البضاعة وقت الشحن ، ولكنه لا يفهم من وجود شرط بإعفاء المؤجر الناقل من المسئولية عن أخطاء تابعية ، إذ أن هذا الشرط الأخير لا علاقة له بدين الأجرة وإنما هو - طبقاً للرأى الغالب - يجعل من أخطاء التابعين سبباً أجنبياً عن الناقل بقطعه علاقة التبعية فلا يسأل الناقل عنها ويقتصر أثره على ذلك ، أى أن الشاحن يبرأ من دفع الأجرة ولكن لا يكون له أن يطالب الناقل بأى تعويض ، وبعبارة أخرى فهو يعفى الناقل من المسئولية ولكن لا يخوله فوق ذلك الحق فى الأجرة الذى يسقط بحكم القواعد العامة .

وهذا وإذا لم يمكن تقرير وجود الشرط بتفسير العقد فلا يمكن القول به إستناداً إلى العرف ذلك أن العرف جرى على اشتراطه ولكنه لم يجر على إفتراضه.

ويرتب الشرط أثره أى يبقى الإلتزام بدفع الأجرة بغض النظر عن مصير البضاعة المشحونة، سواء نفذ العقد بنقلها أو لم ينفذ، بشرط أن تكون البضاعة قد شحنت، وبشرط أن لا يكون عدم التنفيذ راجعاً إلى خطأ الناقل أو خطأ أشخاص يسأل عنهم(١)(٢).

---

(١) ولذا يستحق على الشحن دفع الأجرة بمجرد الشحن: اكس ٢٢ اكتوبر ١٩٢٢ ملحق ٢ ص ٨٧١. ويتفق هذا الشرط مع شرط دفع الأجرة على أساس القدر المفرغ او المسلم، وإذا ورد الشرطان معاً فإن القضاء يغلب هذا الشرط الأخير أو الشرط بحسب ما يصل إليه تفسير العقد.

(٢) الأجرة الجزافية lump freight

تستحق للمؤجر أجرته كاملة متى وصلت الحمولة بالسفينة الناقلة أو بسفينة اخرى نقلت إليها. وكذلك حيث تفشل السفينة فى إتمام رحلتها ويفقد جزء من الحمولة بسبب خطر مستثنى اى لا يسأل عن المؤجر فله أجرته كاملة.

وإذا شرط ان الأجرة الجزافية تستحق on right delivery فهذا معناه انها تستحق ليس عند تسليم الحمولة المشحونة بل عند تسليم كامل الحمولة التى وصلت.

وتستحق الأجرة كاملة متى وصلت السفينة إلى مكان الوصول المعين له حتى ولو فقد جزء من الحمولة بسبب غير الأسباب المستثناة، وحتى لو كانت الحمولة التى شحنت مغايرة للحمولة التى انصبت عليها المشارطة.

الأجرة المقدمة advance freight يجب التفرقة بينها وبين القرض الذى يدفعه المستأجر للاتفاق منه على الرحلة.

ولا تستحق اى أجرة إذا شرط completely earned on shipment إذا لم تشحن اى بضاعة.

الأجرة النسبية pro rata: اى الأجرة المتناسبة مع الرحلة او مع البضاعة التى سلمت إذا توقفت البضاعة فى ميناء متوسط وإذا كان للمرسل إليه خيار بين تسلمها فيه وبين إرسال الربان لها بوسيلة أخرى ووافق الربان على ان يتسلمها المرسل إليه فى الميناء المتوسط، أما لو أصر الربان على تركها هناك أو على بيعها فى الطريق ففضل المرسل إليه اخذها فلا أجرة.

أجرة الرجوع Back freight إذا تعذر تسليم البضاعة فى مكان الوصول لسبب لا دخل للربان فيه كتخلف المرسل إليه عن الاستلام واضطر الربان إلى إعادتها إلى مكان الشحن فإن له اجرة تسمى الأجرة العكسية او اجرة الرجوع بالإضافة إلى اجرة الذهاب.

وللمستأجر أن يفرغ بضاعته فى الطريق لكن يكون عليه أن يدفع الأجرة كاملة ومصاريف العملية (م ١٩٠ مصرى) (م ١٧ قانون ١٩٦٦ الفرنسى).

المبحث الثـانى
أحـكام الوفاء بالأجـرة

٣٦٧ - نعرض هنا لأهم المشكلات التى تثور بصدد الوفاء بدين الأجرة فى المشارطة بالرحلة ، تاركين القواعد العامة لما سبق أن ذكرناه فى الفصل الخاص بالأحكام العامة المشتركة بين مشارطات إيجار السفينة . فنعرض للدائن بالأجرة ، والمدين ، وكيفية الوفاء به من حيث زمانه ومكانه وظروفه الأخرى .

أما ضمانات الوفاء بهذا الدين وسقوط الحق فى المطالبة به فنحيل فيهما إلى ما سبق بيانه فى القواعد العـامة .

٣٦٨ - الدائن بالأجرة : الدائن بالأجرة هو المؤجر ، الطرف الذى يتعهد - فى عقد المشارطة - بوضع السفينة أو الجزء المتفق عليه منها تحت تصرف المستأجر ، سواء كان مالكاً للسفينة أو لا .

٣٦٩ - المـدين : المدين بدين الأجرة هو المستأجر أى الطرف الآخر فى المشارطة ، وهو المدين الأصلى لأنه هو الذى أبرم العقد وتعهد فيه بدفعها ، إما فوراً وإما عند التفريغ ، ولا يعفى من إلتزامه هذا إلا بإتفاق قاطع فى هذا المعنى .

والمستأجر هو المدين الوحيد بالأجرة فى المشارطة الزمنية ، أما فى المشارطة بالرحلة فتتعقد المسألة بسبب أن الرحلة قذ تنصب على نقل بضاعة لحساب الغير بسند شحن ، فيكون ثمة محل لتحديد المدين بالأجرة ، كما يثور السؤال كذلك فى حالة الإيجار من الباطن .

حالة تأجير السفينة من البـاطن :

٣٧٠ - فى هذه الحالة يبقى المستأجر الأصلى مسئولاً قبل المؤجر عن الإلتزامات الناشئة عن العقد (م ١٥٧ من القانون المصرى) . ومعنى ذلك أن المستأجر يظل مسئولاً عن وفاء الأجرة الناشئة من عقد المشارطة بينه وبين المؤجر الأول . ولكن ما ركز المستأجر من الباطن ؟ . . . يمكن للمؤجر أن يطالبه بما له ضد المستأجر وذلك بطرق متعددة :

١ - فله أولاً أن يقاضيه بالدعوى غير المباشرة أى مستعملاً دعوى المستأجر ضد المستأجر من الباطن، وهى دعوى تفترض أن المستأجر من الباطن لا يزال مديناً للمستأجر، وتتعرض هذه الدعوى غير المباشرة لما يكون للمستأجر من الباطن أن يدفع به دعوى المستأجر عليه.

٢ - وتفادياً لهذه الدفوع قرر القضاء للمؤجر دعوى مباشرة ضد المستأجر من الباطن[١] ويقره الفقه[٢].

وقد حار الرأى فى تفسير هذه الدعوى المباشرة[٣]. خلافاً للقانون المصرى (م ٣/١٥٧).

دون الإخلال بقواعد المسئولية التقصيرية (م ٣/١٥٧).

٣٧١ - المرسل إليه : كثيراً ما يتفق على أن تدفع الأجرة عند الوصول وعندئذ يدفعها المرسل إليه، فإن كان هذا المرسل إليه وكيلاً عن المستأجر أو كان هو نفسه المستأجر كما لو كانت البضاعة مرسلة من شركة إلى فرعها فإنه يدفعها بوصفه ممثلاً للمستأجر ولا تجوز مطالبته شخصياً. أما إذا كان شخصاً مستقلاً عنه فهو يدفع عن نفسه وبوصفه ملزماً بدين شخصى كما لوكان مشترياً للبضاعة من المستأجر الذى شحنها لحسابه.

ويقوم سبب إلتزام المرسل إليه بالوفاء لحساب نفسه من سند الشحن وعملية إستلام البضاعة ذاتها، فالربان لا يسلم البضاعة إلا تحت شرط إستيفاء أجرة نقلها، والمرسل إليه الذى يطالب بإستلامها يتعهد بهذ الطلب بوفائها فالتزامه إذن لا ينشأ من عقد المشارطة أو عقد النقل بل من الاستلام بحيث أنه لو لم يطلب إستلامها فلا إلتزام عليه. ولا يجبر على إستلامها ولا على وفاء أجرة النقل. هذا هو الراجح[٤] وتقول المذكرة الايضاحية للقانون أن مصدر إلتزامه هو سند الشحن ذاته.

---

(١) سم إسكندرية ٧ ابريل ١٩٢٦ دور ١٥ ص ٢٨٨.

(٢) ديجاردان ٣ رقم ٧٦١ و ٨٣٦، دانجون ٣ - ١٠٠٧، ليون كان وريتوه - ٦٣٨، ريبير ٢ - ١٦٥٨، وانظر شوفو رقم ٦٣١.

(٣) انظر خاصة دانجون ٣ - ١٠٠٧.

(٤) ريبير ٢ - ١٦٦١.

٣٧٢ - ولكن ما مركز المستأجر ؟ . . هل يبرأ لمجرد كون المرسل إليه شخصاً مستقلاً عنه ويمكن للمؤجر أن يطالبه بدفع الأجرة ؟ لا ، لأنه حتى لو ثبت قبول المرسل إليه مقدماً وفاء الأجرة فإن مجرد هذا التعهد لا يبرئ المستأجر فذلك لا يكون إلا بتجديد الدين بتغيير المدين والتجديد لا يفترض، بمعنى أنه لا يفترض تنازل المؤجر عن حقه فى مطالبة المستأجر - مدينه الأصلى بمقتضى العقد - لمجرد أن بإمكانه مطالبة شخص آخر بالوفاء . يمكن استنتاج هذا الحل بالقياس على المادة ١٥٧ من القانون البحرى المصرى ، نقول بالقياس على المادة ١٥٧ من القانون البحرى المصرى لأن هذه المادة لا تنطبق على الحالة موضوع البحث ، فهى خاصة بالاءيجار من الباطن أو بتنازل من جانب المستأجر عن حقوق ناشئة له من المشارطة ، أما حالتنا فتفترض أن المستأجر لم يفعل شيئاً من ذلك بل أن المؤجر هو الذى أصدر سندات الشحن لصالح أشخاص من الغير أو لصالح المستأجر وهذا نقلها إلى غيره ، وبذا وجد المؤجر نفسه أمام أشخاص يطالبونه بمقتضى تعهده هو المدون فى سنات الشحن - وهكذا يظل المستأجر مدينا بمقتضى المشارطة ، كما يصبح المرسل إليه كذلك مديناً بمقتضى سند الشحن الذى يربطه المؤجر ، ولكن لما كان إلتزام كل من هذين الشخصين منصباً على محل واحد فإن الدين ينقضى إذا وفاه أحدهما ، وهذه صورة الإلتزام التضاممى (انظر م ٢١٩) .

ولكن هل معنى ذلك أن مركز المستأجر يتساوى مع مركز المرسل إليه ،بحيث يكونان متضامنين فى الدين يمكن للمؤجر أن يطالب أياً منهما بالدين كله حسب اختياره ؟ . . الراجح فى فرنسا يجيب بالنفى ، ويعتبر المستأجر فى هذه الحالة مجرد مدين احتياطى ليس للمؤجر مطالبته إلا عند تخلف المرسل إليه ويكون مركزه إذن فى مركز الكفيل للمدين الأصلى وهو المرسل إليه ، وقد طبق بعض القضاء الفرنسى هذا النظر عندما رفض رجوع المجهز على المستأجر متى كان المجهز قد تسبب بخطئه فى ضياع فرصة مطالبة المرسل إليه[١] .

---

(١) مرسيليا التجارية ٣ مايو ١٩٢٦ ملحق دور ٥ ص ٤٩١ ، ريبير كذلك فى نفس المعنى ٢ - ١٦٦٢ ، والمادة ٥٠١ من القانون الهولندى .

أما اذا لم تكف البضائع لوفاء جميع ما ذكر فيبقى للربان الحق فى مطالبة الشاحن بالباقى .

وتثور نفس المناقشة - كما سنرى - عند التعرض للمدين بالتعويض المستحق عن التأجر فى عمليات الشحن والتفريغ ، وهو يعامل معاملة الأجرة كما يقضى بذلك القانون المصرى (م ٣/١٥٧) (والقضاء الغالب فى معظم الدول ، والمادة ١١ من القانون الفرنسى ١٩٦٦) .

والذى نراه أنه فى خصوص مدى مسئولية المستأجر فى حالة سند شحن صادر من المؤجر - تنفيذاً للمشارطة - وموقع عليه منه أو من ممثله وفى ظل النصوص التى تخول المؤجر حقاً فى حبس البضاعة وإمتيازاً على ثمنها ، نقول أن من الممكن إعتبار المرسل إليه الذى يطالب بإستلام البضاعة إستناداً إلى سند الشحن هو المسئول الأول عن الأجرة وملحقاتها ، فإذا تعذر على المؤجر - ودون خطأ منه - إستيفاء حقوقه عن طريق البضاعة كان له الرجوع على المستأجر بمقتضى المشارطة مطالباً بما لا يزال مستحقاً له .

(لاحظ أن نص المادة ٢١٩ يقول : يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل ، وإذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول التزم أيضا بأدائها من له حق فى تسلم البضاعة إذا قبل تسلمها) .

الأصل إذن فى القانون هو بقاء المستأجر - فى جميع الحالات - مسئولاً أمام المؤجر عن تنفيذ الإلتزامات الناشئة من المشارطة . وهو الأصل كذلك طبقاً لما تجرى عليه نصوص المشارطات (أنظر المادة ٩ من مشارطة لوتيسيا) ، ونصت عليه كذلك قواعد أثينا (م ٩ باب التأخر فى العمليات) ، وإن كان من الجائز أن ينص فى العقد على إعفاء المستأجر من المسئولية عن الأجرة وملحقاتها بمجرد شحن البضاعة ونشوء إمتياز للناقل عليها وهو الشرط المسمى « Cesser Claues » [(١)] (أنظر ماسيلى) .

---

(١) ومعنى الشرط أن يبرأ المؤجر إلتزامه بدفع الأجرة والمصاريف وغيرها من اعباء تفريغ البضاعة متى نشأ للمؤجر حق على البضاعة يضمن هذه الحقوق فى مواجهة البضاعة . فيقال أن مسئوليته تقف Cesse عند هذه اللحظة أى لحظة نشأة الضمان .

المبحث الثالث

كيفية الوفاء بالأجرة

٣٧٣ - لمن يكون الوفاء: يجرى العمل على دفع الأجرة لوكيل المؤجر، وهو أمين السفينة، ويمكن كذلك - وإن كان نادراً - أن تدفع للربان بوصفه ممثلاً للمجهز[١] مفوضاً فى قبضها.

٣٧٤ - مكان الوفاء وزمانه: الأصل أن تستحق الأجرة فى ميناء الوصول لأن الغالب أن تحدد على القدر المفرغ ما دام أن الحوادث الطارئة أثناء الرحلة قد تؤثر على الحق ذاته أو على مقداره، ولهذا تدفع عند إستلام المرسل إليه البضاعة أى بعد إتمام عمليات الوزن أو القياس أو العد.

فإذا كان بالمشارطة شرط بإستحقاق الأجرة فى جميع الحالات فهى تدفع عند توقيع سندات الشحن إذ عندئذ تعرف كمية البضاعة المشحونة بالضبط.

وقد تكون الأجرة مقدرة على أساس القدر المفرغ ولكنها تدفع عند الشحن على أساس مبلغ يحدد بصفة مؤقتة على أن يعاد النظر فيه عند التفريغ.

وكثيراً ما يتفق على أنه ولو كانت الأجرة مستحقة عند الوصول فإن المستأجر يعجل للربان - متى طلب منه - ثلث الأجرة نقداً عند توقيه السندات ويدفع الباقى عندما يتسلم المرسل إليه البضاعة ويقر بمطابقتها للمشحون[٢]. والأصل إنه إذا لم يرد شرط مخالف أن يرد المبلغ الذى دفع مقدماً إلى من دفعه إذا لم تستحق الأجرة للمؤجر[٣].

---

(١) ديجاردان ٣ - ٨٣٧، فرمون ٧٢، ليون كان ورينو ٥ - ٧٥١.

(٢) انظر Bess ترجمة Bohé الفرنسية ص ٦١.

(٣) م ١٦٥ - ٥ من المشروع المصرى، ريبير ٢ - ١٦٦٦.

وإذا اشترط أنها تدفع عند الإستلام فيجرى العمل أحياناً على أن لا تدفع بالفعل إلا بعد مضى ٢٤ ساعة على الإستلام إذ يعطى للمرسل إليه هذه المهلة للتحقق من البضاعة .

وقد ينص على أنها تدفع مع التسليم أى أن الربان لا يسلم كل جزء منها إلا نظير الأجرة المستحقة عنه ، فإذا نص على ذلك فمعناه إستبعاد العادة الخاصة بمهلة الأربع وعشرين ساعة . إن كانت ، ويلزم المرسل إليه بالوفاء جزءاً فجزءاً .

وتعبر المادة ٨ من مشارطة جنكون عن ذلك بقولها يظل المستأجر مسئولاً عن التعويض المستحق عن فسخ العقد قبل الشحن وتعويض التأخير فى العمليات (بما فيها التعويض عن إحتجاز السفينة) الناشىء فى ميناء الشحن . ويكون المستأجر مسئولاً كذلك عن الأجرة وتعويض الفسخ قبل الشحن وتعويض التأخير فى العمليات (بما فيها التعويض عن إحتجاز السفينة) الحاصلة فى ميناء التفريغ وإنما فقط فى الحدود التى يعجز فيها المجهز عن إستيفاء حقه بمباشرة الحبس على البضاعة .

« وإذا لم تدفع أجرة المؤجر عند التفريغ فليس له حبس البضاعة داخل السفينة ولكن له إيداعها عند شخص ثالث ويطلب بيعها ، ما لم يقدم له المستأجر كفالة (م ٢٢٦ مصرى المادة الثانية من قانون ١٩٦٦ الفرنسى) .

٣٧٥ - تنظيم المشارطات لكيفية دفع الأجرة : تحرص المشارطات عادة على تنظيم كيفية الأجرة ، فتنص مشارطة جنكون على أن تدفع الأجرة نقداً وبلا أى خصم عند إستلام الحمولة ، حسب سعر الصرف المتوسط وقت السداد ، وعلى المرسل إليه الأجرة المستحقة أثناء الإستلام إذا طلب ذلك الربان أو المجهز .

ويعجل المستأجر المبالغ اللازمة للنفقات المعتادة للسفينة فى ميناء الشحن ، متى طلب منه ذلك ، وبأعلى سعر للصرف بفائدة قدرها ٢٪ لتغطية مصاريف التأمين والمصاريف الأخرى (م ٤) .

وتقضى مشارطة لوتيسياً أن تدفع الأجرة نقداً وبدون أى خصم عند إستلام البضاعة، وللربان أن يطلب تقدمه أو أقساطاً بحسب تقدم عمليات التفريغ، كما أن للربان - فى ميناء الشحن، أن يطلب معجلاً فى حدود ثلث الأجرة كلها على أن تخصم من الأجرة، ومع خصم كذا ٪ نظير كافة الأعباء، وتذكر هذه المدفوعات فى سندات الشحن وتعتبر حقاً مكتسباً للمجهز أياً كانت الحوادث (م ٤ - ٢).

وكل المصاريف والرسوم الخاصة بالبضاعة يتحملها المستأجر، ويتحمل الربان تلك المتعلقة بالسفينة (م ٤ - ٣).

٣٧٦ - مدى الإلتزام بدين الأجرة: المسئولية عن دين الأجرة مسئولية شخصية مطلقة، بمعنى أنه يجوز التنفيذية على ذمة المدين بها وفى كافة أمواله، ولذلك «لا يبرأ المستأجر ممن دفع الأجرة بترك البضائع ولو تلفت أو اصابها نقص فى قيمتها أو فى كميتها أثناء السفر»، (م ١٩٥ من القانون البحرى المصرى).

المبحث الرابع
إلتزام المستأجر تقديم البضاعة

٣٧٧ - رأينا أن الإلتزام الأساسى على المؤجر هو تقديم السفينة المعينة فى الظروف وبالكيفية المتفق عليها، وتلقيه البضاعة ونقلها طبقاً لشروط العقد. وبالمقابلة لهذا الإلتزام يقع على المستأجر إلتزام بتقديم البضاعة المراد نقلها وإلا تعذر على المؤجر تنفيذ إلتزامه ولم يكن ثمة سبيل إلى تنفيذ المشارطة.

ويعتبر هذا الإلتزام - كما هو واضح - إلتزاماً جوهرياً على المستأجر حتى قال البعض أن من المتصور أن يكون هناك إيجار للسفينة بالرحلة بدون دفع الأجرة وإنما لا يتصور الإيجار دون تعهد بتقديم بضاعة لنقلها[١].

---

(١) Jantzen: مقال بعنوان إلتزامات المستأجر فى دور ٢ ص ١١.

٣٧٨ - تحديد البضاعة المنقولة فى المشارطة : تحدد فى المشارطة البضاعة المطلوب نقلها من حيث نوعها وكميتها ، وذلك على خلاف ما رأينا فى المشارطة الزمنية إذ يكتفى بتحديد نوعها أولاً تحدد إطلاقاً إكتفاء ببيان نوع البضائع الذى تخصصت السفينة فى نقله . فإذا لم تحدد البضاعة فى المشارطة فلا يبطل العقد وإنما يفهم ذلك على أنه إتفاق على أنه على أن البضاعة التى تشحن هى من نوع البضائع التى تتفق مع إستعداد السفينة ، ولكن الغالب أن تتضمن المشارطة بيان البضاعة نوعاً وكمية .

ومتى ورد هذا البيان وجب على الشاحن إحترامه فلا يكون له تقديم بضاعة من طبيعة أخرى ، إذ قد تكون السفينة غير مستعدة لنقلها .

وسنعود إلى هذه المسألة عند الكلام فى إلتزامات المستأجر فيما يتعلق بتنفيذ العقد وبالذات فى عمليات الشحن .

٣٧٩ - نوع البضاعة : تحديد نوع البضاعة له أهمية كبرى فى العقد ، لأن بعض السفن لا يمكنه نقل بضاعة معينة أولاً يمكنه إلا نقل بضاعة من نوع خاص بسبب كون السفينة مهيأة لتلقى نوع معين أو بسبب أن البضاعة ذاتها تستلزم إستعداداً خاصاً فى السفينة التى تنقلها ، ويشير ديجاردان (جـ ٣ رقم ٨٢٠) إلى هذه الملاحظة بجملة ناطقة التعبير فيقول « إذا كنت أنتظر أن أنقل حبوباً وقدم المستأجر حيوانات لأنقلها فإن سفينتى غير مستعدة لإستقبالها » .

وقد حكم - تمشياً مع ذات الفكرة - أنه : متى كان المجهز قد تعهد بشحن سيارات وأدوات وميكانيكية وحديد « وخلافه » حسب اختيار المستأجر فإن كلمة « وخلافه » لا تتسع إلا لمشحونات من حجم ووزن متوسط فلا يلتزم بشحن حدايد من أطوال غير مألوفة »[1] .

ولهذا يجب أن يبين فى العقد طبيعة البضاعة لكى يتخذ الربان الاستعداد اللازم لشحنها ورصها ونقلها بكيفية مناسبة ، وتحرص معظم

---

(١) س باريس ٣ مارس ١٩٥٦ بحرى ١٩٥٧ ص ٢٨٣ .

المشارطات على ذلك. وإنما عدم بيان موعد الحمولة فى العقد لا يبطله لأن معظم المشارطات بالرحلة ينصب على مواد أولية يعرف المجهزون طبيعتها أو على مواد نصف مصنعة، فاذا لم يبين فى العقد نوع البضاعة أو طبيعتها الخاصة فهم ذلك على أن المقصود هو نقل بضاعة من الجارى نقلها بسفينة من نفس النوع وفى نفس الظروف، ويلزم الطرفان عندئذ بهذا المعنى، فاذا كانت السفينة سفينة شحن عادية فلا يلزم المؤجر بتهيئتها بالأجهزة اللازمة للتبريد بحيث تنقل شحنه من الموز أو اللحوم، وإذا كانت سفينة بترول أى ذات صهاريج فهم حتما أن الحمولة زيت سائل وليست فحما، وهكذا.

وقد لا تبين البضاعة فى العقد وإنما يحتفظ المستأجر بالحق فى تحديد نوعها عندمايحين وقت تقديمها للشحن، فعندئذ يلتزم أن يقدم بضاعة بحسب اختباره على أن تكون من النوع الجارى شحنه بسفينة مماثلة من حيث استعداد السفينة المؤجرة وفى ظروف مماثلة[١].

٣٨٠ - وقد يرد تحديد نوع البضاعة فى العقد مصحوبا ببيان مصدرها، فكثيراً ما لا تكون البضاعة حاضرة لدى الشاحن ولكنه يبرم المشارطة مقدّراً أنه سيحصل على البضاعة ويقدمها للشحن فى تاريخ معين، ويخشى أن يقع حادث فى مكان انتاج البضاعة أو المكان الذى سيحصل عليها منه فيتعذر عليه تقديمها فى الموعد المحدد بالمشارطة، أو يخشى أن يقع مايعطلها وهى فى طريقها إلى الميناء، فيلجأ - احتياطا لهذه الاحتمالات - إلى ذكر مكان استحضار البضاعة أو مصدرها، ويفهم هذا البيان عندئذ على أنه لا يلزم أن يقدم للشحن إلا بضاعة من هذا المكان المذكور بالمشارطة فان تعذر عليه كان له فسخ المشارطة، وقد حكم بصحة هذا المعنى متى كانت عبارة العقد واضحة فى الدلالة عليه[٢]، ويفيد هذا الشرط المستأجر إذ يعفيه من اضطراره إلى الحصول على بضاعة يشحنها من مكان آخر بشروط قد تكون مبهظة.

---

(١) س باريس ٣ مارس ١٩٥٦ بحرى ١٩٥٧ ص ٢٨٣.

(١) شوفو ٨٩٣. ١٩٦.

٣٨١ - كمية البضاعة :على المستأجر أن يقدم للشحن بضاعة من نوع المتفق عليه وبالكمية المتفق عليها ، فالمشارطة تذكرحمولة للسفينة معينة ، وتقدر الأجرة على أساس القدر المشحون أو المفرغ ، فمن مصلحة المؤجر إذن أن يحترم هذا التقدير وأن تشحن السفينة كاملة .

وليس للمستأجر أن يشغل ببضاعتة إلا المكان أو القدر الذى يخصص له بالعقد ، فاذا كانت السفينة مؤجرة بكاملها والإيجار لا يشمل الغرف وإلا الأماكن المخصصة للربان والبحارة ويؤيد الشراح فى فرنسا هذا الحل بالرغم من عدم ورود نص تشريعى به بوصفه متفقا مع طبيعة العقد [١] . وبالمثل يكون من حق المستأجر أن تخصص السفينة بكاملها لبضاعته ولو لم يشغلها كلها متى كان الإيجار يرد عليها بأكملها أو يجصص له الجزء المصرى بقوله أنه لا يجوز للمؤجر أن يشحن فى السفينة أو فى الجزء المؤجر منها بضائع غير خاصة بالمستأجر دون أذن منه(م ١٨٧ من القانون) فان فعل فلم يبين النص الجزاء ، يرى بعض الشراح الفرنسيين - تطبيقاً للقواعد العامة - أن يكون للمستأجر مطالبة المؤجر بأجرة عن نقل هذه البضاعة باعتبار أن العقد بنقلها يعتبر إيجارا من الباطن لحسابه هو ، وكذلك الشأن بالنسبة لعقود نقل المسافرين[٢] ، فان كان نقلها مجانيا فنرى أن يلزم المؤجر أن يدفع للمستأجر أجر المثل .

وإذا كانت الحمولة المقدمة أقل من المتفق عليه كان للمؤجر أن يطلب أجره كاملا ، تعويضا عما قد يتكبده بسبب المصاريف التى يبذلها للمحافظة على توازن السفينة بوضع ثقالات بدلا من البضاعة الناقصة ، بل وله رفض التنفيذ كلية إذا كانت البضاعة المقدمة له تافهة لا تكفى حتى لوفاء أجرته عند الاقتضاء . لأن له - كما سنرى - حق حبسها واقتضاء أجرته من ثمنها(م ١٥٨) .

وبعض المشارطات يضع جزاء آخر على تقديم القدر الكافى من الحمولة ،فتقضى مشارطة سفن الصهاريخ أنه إذا عجز المستأجر عن تقديم

---

(١) انظر تطبيقاً لذلك عرائض اول فبراير ١٩٢٦ ملحق دون ٢٦ ص ١٩٦ .

(٢) ريبير ٢ - ١٤٨٠

حمولة كاملة فلا تلزم السفينة بالابحار إلا متى كانت صهاريجها مملوءة بقدر يجعل السفينة صالحة، وتدفع الأجرة دائما كما لو كانت السفينة قد أبحرت بحمولة كاملة (م ١٠ مشارطة لندن لسفن الصهاريخ).

وقد يوضع حد أقصى لما تحمله السفينة بعبارة عامة تهدف إلى حماية السفينة ذاتها، من ذلك ما تقوله المشارطة لوتيسيا «لا تتجاوز الحمولة ما يمكن للسفينة أن تحتويه بشكل معقول وأن تحمله زائد على مخازنها وملحقاتها» بعد أن تبين حمولة السفينة. وما تنص عليه مشارطة لندن لسفن الصهاريخ فى المادة الأولى بعد أن بينت حمولة السفينة فى المقدمة، من أن السفينة تشحن حمولة كاملة من ... صبا، ولكن لا تزيد هذه الحمولة على ما يمكنها أن تحمله بشكل معقول بالاضافة إلى أجهزتها وتجهيزاتها وتموينها.

٣٨٢ - وكثيراً ما تذكر كمية البضاعة مصحوبة بكلمة **«حوالى** about, environ أو تذكر هذه الكلمة بجوار بيان حمولة السفينة، ويفيد هذا الاحتياط الطرفين إذ يصعب عليهما وقت ابرام العقد تحديد كمية البضاعة بدقة، فالمستأجر قد لا يكون واثقاً من كفاية البضاعة - وهى ليست حاضرة لديه - لملء حمولة السفينة، والربان قد لا يعلم ضرورات رفض البضاعة ولا حالتها المادية فيشترط الحق فى نسبة ١٠٪ مثلا بالزيادة أو بالنقص بحيث يحتمى من المطالبات إذا ملئت السفينة ب ٩٠٪ فقط من الحمولة المتفق عليها ويكون له المطالبة بحمولة أزيد من المتفق عليه فى حدود ١٠٪ إذا لم يكن ما قدم كافيا.

ويفيد هذا الشرط مسموحا تقدره عادات الميناء، ويتراوح بين ١٠٪ و٥٪ من الرقم المذكور فى العقد[1].

والأصلى أن يوضع هذا التحفظ (حوالى) لصالح أحد الطرفين المؤجر أو المستأجر. وإنما قد يرد كوصف لحمولة السفينة دون بيان من منهما يكون له أن يتمسك به. ومن المتعذر أن يكون قد وضع لكل منهما معا لتعارض مصلحتهما فإذا كان المؤجر تكملة بنسبة التحفظ وكان للمستأجر

---

(١) انظر تعليقاً فى دور ٣٣ ص ٣٤١، واستئناف مونبلييه ٨ فبراير ١٩٥٥ بحرى فرنسى ١٩٥٥ ص ٥٣١.

أن يتمسك بأن من حقه تقديم حمولة أقل فى حدود هذه النسبة كان الشرط عبثا وتعذر تطبيقه، ولهذا لا يمكن السماح بالتمسك به إلا لواحد منهما فقط. وقد حكم أن هذا الشرط - إذا لم يبين صراحة من هو صاحب الحق فى الافادة منه - مقرر لمصلحة المؤجر[1]: كما حكم أنه مقرر لمصلحة المستأجر[2].

والقضاء فى الحلين يسير مع عبارة المشارطة وينظر إلى المكان الذى وضع فيه الشرط، هل وضع بجانب بيان حمولة السفينة أم بجوار بيان قدر البضاعة، وعلى هذا الأساس يقرر من صاحب الحق فيه، ويغض النظر عن صاحب المصلحة فى التمسك به فى ظروف كل قضية لأن العبرة ليست هى بالمصلحة فى التمسك بالشرط بل بمن هو صاحب الحق فيه ولو على حساب مصلحة الطرف الآخر.

هذا إذا كانت المشارطة واردة على السفينة بأكملها.

أما فى المشارطة الجزئية أى الواردة على جزء من السفينة كعدد من عنابرها مثلا فالرأى أن للمستأجر وحده أن يزيد أو ينقص شحنته فى حدود المسموح الذى يقرره الشرط أو المقرر عرفا، ذلك أن شرط «حوالى» المذكور بعد قدر البضاعة ينصرف إليها ويفيد أنه مقرر لمصلحة المستأجر[3].

وسنرى أنه متى تحدد الشخص الذى يفيد من الشرط فهذا التحديد يعتمد أساساً لإمكان تخفيض الأجرة بسبب تقديم بضاعة أقل من المقدر، أو التعويض المستحق على المستأجر، أو زيادة التزام الطرف الآخر، فمتى كان الشرط مقررا لصالح المؤجر فإن الأجرة على الفارغ fret sur le vide تتقرر على أساس الحمولة التى تشحن بزيادة تساوى ١٠٪ مثلا، وبالمثل متى كان مقررا لصالح المستأجر ولم يشحن الكمية كلها فإنه لا يلزم إلا بأجرة ما شحن بالفعل.

---

(١) المحكمة العدالة العليا الإنجليزية ١٨ نوفمبر ١٩٣١ دور ٢٥ ص ١١١.

(٢) نظر لو كلير رقم ١١٠.

(٣) السين ٤ يونيه ١٩٣٤ الملحق دور ١٣ ص ٨٧، انفرس ٦ يوليو ١٩٣٣ دور ٣٠ ص ١٣٤، والتعليق فى دور ٣٣ ص ٢٤١ تحت نقض إيطالى ١٠ اغسطس ١٩٣٠.

٣٨٣ ـ معنى ذلك أن البضاعة المشحونة قد تكون أكبر أو أقل من القدر المتفق عليه ، فما حكم ذلك من حيث الأجرة ؟ (يثور سؤال فى هاتين الحالتين بالنسبة لتعويض التأخير فى عملية الشحن أنظر الأجابة عليه ـ فى كتابى مشارطات إيجار السفن) تجب التفرقة : فإذا كانت الكمية أزيد من القدر المتفق عليه فان على المستأجر دفع أجرة القدر الزائد بذات السعر المقرر فى المشارطة ، أما إذا كان المشحون أقل فقد رأينا أن الأجرة تقدر على المقدار المحدد أصلاً بالعقد وتسمى الأجرة على القدر الناقص أجرة على الفارغ . وتعتبر هذه الأجرة أجرة حقيقة(١) .

٣٨٤ ـ جزاء عدم تنفيذ الالتزام بتقديم البضاعة :

يعتبر المستأجر متخلفاً عن تنفيذ إلتزامه إذا لم يقدم البضاعة للشحن فى الموعد المتفق عليه ، ويسأل عن هذا التخلف متى كان راجعاً إليه لا إلى سبب أجنبى عنه

ولا يعتبر سبباً أجنبياً عنه عجزه عن الحصول على المستندات اللازمة للشحن أو لتصدير البضاعة ، فهو ملزم بالحصول على جميع الأوراق والتراخيص اللازمة لشحن البضاعة وتصديرها بطريقة شرعية وسليمة(٢) ويرى الشراح أن إلتزامه هذا مطلق فلا يكفى المستأجر أن يثبت أنه بذل كل سعيه فى سبيل الحصول عليها بغير طائل . لأن الصعوبات الإدارية أو التنظيمات الإقتصادية أمور متوقعة وعلى المستأجر ـ إذا كان يخشى عجزه هذا ـ أن يحتاط فيضع بالمشارطة التحفظات التى يراها لازمة لحماية مركزه(٣) .

وقد عرض المشرع فى القانون لعدم تنفيذه المستأجر إلتزامه هذا فى مناسبتين :

١ ـ فقرر ـ كمبدأ عام ـ للمستأجر الحق فى فسخ العقد بشرط أن لا يكون قد شحن شيئاً على أن يدفع تعويضاً لا يجاوز قدر الأجرة

---

(١) Aisenstein فى مدد الشحن والتفريغ ص ١٠١ ، ريبير ٢ـ١٤٤٣

(٢) عرائض ٢٨ فبراير ١٩٣٢ ملحق دور ٢ ص ١٤٨ .

(٣) Aisenstein ص ٩٧ و ٩٨

(م ١٨٩) . وهذه رخصة للمستأجر مبررها تمكينه من التخلص من العقد إذا تعذر عليه تدبير الحمولة اللازمة ، أو إذا أصبح السوق به ضاراً جسيماً لو ارسل بضاعته إلى المكان الذى كان ينوى ارسالها إليه . والشرط الوحيد أن لا يكون المستأجر قد شحن أى قدر من الحمولة ، فإن كان الشحن قد بدأ فلا محل لأعمال هذه الرخصة ووجب على المستأجر تنفيذ العقد أو التعرض لحكم القواعد العامة فى الفسخ مع إلزامه بتعويض الضرر الذى يحيق بالمجهز (١) .

٢ - إذا المستأجر قد شحن البضاعة أو جزءاً منها ثم صدر قانون يمنع إستيراد البضاعة أو دخولها فى المكان المعين لوصولها ولم تكن السفينة قد غادرت الميناء يعاد تفريغها ويفسخ العقد دون تعويض من أحد الطرفين للآخر ، إذ يتحمل المستأجر مصاريف الشحن والتفريغ ويتحمل المجهز مصاريف الإعداد للرحلة التى لم يعد لها محل (م ١٨٨)

٣٨٥ - شرط تأكيد تاريخ الشحن (ستيمStem (٢) و(٣)) :

سبق أن تعرضنا (فى رقم ٥٢) إلى أن المشارطة قد تبرم تحت شرط ستيم وقلنا أن المقصود به أن إبرامها لا يكون نهائياً إلا بعد أن يتأكد الموعد الوارد فيها لبدء عمليات الشحن . وقلنا أن السبب وراء هذا الشرط أن المستأجر كثيراً ما لا يكون متأكداً من إمكانه تقديم البضاعة للشحن فى هذا النالريخ ، ونزيد الأمر إيضاحاً فنقول أن هذا الشرط يغلب الالتجاء إليه فى مشارطات نقل الفحم والنفط ، ففى البلاد تقضى النظم على المشترى أى المستورد أن يوافق بين تاريخ إستلامه البضاعة وبين تاريخ شحنها ، كما أن مصلحته الخاصة توجب عليه تفادياً لتحمله مصاريف إنتظار البضاعة فى الميناء أو مصاريف تعطل السفينة إذا تأخرت

(١) انظر فى شرط استخدام هذا الرخصة : نقض فرنسى ٩ يونية ١٩٦٠ بحرى ٦٠ - ٥٨٩ و س باريس ١ نوفمبر ١٩٢٧ ملحق دور ١٩٢٨ ص ١٢ .

للمستأجر مباشرة حقه هذا بالنظر إلى كا رحلة على حدة لا بالنظر إلى اول رحلة فقط. وإنما هو مقصور على الفترة السابقة على الشحن فلا محل له بعد الشحن كما سبق القول . انظر شالرون رقم ٣١٦ .

(٢) انظر Bess ص ٩٥ .

(٣) انظر وراجع رقم ٥٢ .

البضاعة ، ولذلك يتفق مع المجهز على كافة عناصر الإيجار ولكنه يجعل إبرام المشارطة بذاتها وتحريرها متوقفاً على **موافقة البائع له المورد على تاريخ الشحن** الذى اتفق هو عليه مع المجهز ، ولذا يقال أن إبرام المشارطة Subject to stem . وقد تبرم المشارطة بالفعل بين الطرفين ويدمج هذا الشرط فيها . ويغلب أن يرد الشرط بخصوص البيوع فوب ففيها يكون الشاحن هو البائع ، والشرط يشير إلى موافقة هذا البائع على التاريخ المعين ، للشحن وإنما ليس معناه الربط بين شروط البيع وشروط مشارطة إستئجار السفينة إذ يعتبر العقدان مستقلين تماماً ، إلا إذا اتفق صراحة على هذا الربط بين المشترى المستأجر والمجهز المؤجر .

ومتى حصلت هذه الموافقة على تاريخ سمى التاريخ « التاريخ المؤكد stemdate » ، وتبدأ بذلك المهلة المقررة للعمليات منذ التاريخ الذى تأكد على افتراض أن السفينة مستعدة فعلاً وأن الشروط الأخرى اللازمة لبداية المهلة قد توافرت .

فإذا كان ما بين الطرفين هو إتفاق سابق على المشارطة يتضمن شرط الموافقة على التاريخ كان لكل من الطرفين حق المطالبة بإبرام المشارطة وتحريرها . أما إن لم يتمكن المستأجر من الحصول على موافقة البائع على التاريخ الذى إرتضاه مع المجهز تحلل الطرفان - المستأجر والمجهز - من الإلتزام بإبرام المشارطة أو من تنفيذها إن كانا قد أبرماها[١] .

ويلاحظ أن المستأجر - فى ظل هذا الشرط - ليس حراً فى إبرام المشارطة أو فى تنفيذها ، وبعبارة أخرى لا يعتبر هذا الشرط إرادياً محضاً من من جانبه ، إذ عليه إلتزام بالسعى للحصول على موافقة البائع على التاريخ الذى اتفق عليه للشحن مع المجهز ، فإن تراخى ونسب إليه تلكؤ كان للمجهز أن يحاسبه عما سببه له من تعذر إبرام المشارطة أو تنفيذها ، وبالتطبيق لذلك إذا كانت المشارطة قد ابرمت على أساس « ستيم » ولم يكن المستأجر قد اشترى البضاعة التى يريد نقلها بالسفينة المستأجرة فلا يكون له أن يتحلل من المشارطة (أو يمتنع عن إبرامها إن كان الشرط فى إتفاق سابق على هذا الإبرام) بحجة أنه لم يتمكن من شراء

---

(١) Kje d Rordam, *Treatise on the Baltacon Charterparty*, London—Copenhagen, 1954, p. 15 & 16.

من شراء بضاعة من النوع الذى يريده أو بحجة إرتفاع الأسعار مما جعل عملية الشراء غير مربحة له، إذ أن هذه اعتبارات لا شأن للمؤجر المجهز بها. أما إن كانت عملية إستئجار السفينة تستهدف نقل بضاعة معينة أى من نوع معين يعلمه المجهز وكانت العملية مقرونة بشرط ستيم وتعذر تأكيد التاريخ الوارد بالمشارطة فلا لوم على المستأجر لأن المشارطة كانت خاصة بنقل بضاعة محددة، ويتحلل الطرفان من تنفيذ المشارطة التى أبرمت أو من الإلتزام بإبرامها إن كان ما بينهما مجرد سابق على عقد المشارطة ويمهد له.

الفرع الثالث

إلتزامات الطرفين فى عمليات الشحن والتفريغ

٣٨٦ - ذكرنا أن المشارطة بالرحلة تلقى على المجهز إلتزاماً أن يتقدم بسفينته لتلقى البضاعة، التى يكون المستأجر على أن يتقدم بها ليشحنها على السفينة. وعند وصول السفينة إلى الميناء يكون على المجهز أن يقف بالسفينة فى المكان المتفق عليه بحيث يكون فى وسع الشاحن أو المرسل إليه أن يفرغ بضاعته ويتسلمها، وتدفع الأجرة عندئذ وبذلك تنتهى عمليات تنفيذ العقد.

لهذا ندرس فيما يلى إلتزام المؤجر فيما يتعلق بوضع السفينة جاهزة تحت تصرف المستأجر، ومدى إلتزام السفينة بالانتظار فى الميناء حتى تتم عمليات الشحن.

المبحث الأول

وضع السفينة تحت تصرف المستأجر، فى ميناء الشحن

٣٨٧ - هذه أول خطوة فى تنفيذ المشارطة، وإليها تشير المشارطات النموذجية فى مقدماتها أو موادها الأولى، فتقول مشارطة جنكون: «أن الاتفاق تم بين شركة كذا مجهزة السفينة كذا (وتذكر أوصافها) وبين شركة كذا المستأجر على أن تذهب هذه السفينة إلى مكان كذا أو أقرب ما يكون إليه بقدر ما تستطيع فى أمان وبحيث تظل دائماً

عائمة ، وهناك تشحن حمولة كاملة من . . . » وتقول مشارطة لوتيسيا أن على السفينة أن تسير بالسرعة المناسبة إلى ميناء كذا لكى تشحن فيه حمولة كاملة من . . . » (م ٢) ، وكذلك حكم المادة الأولى من مشارطة لندن لسفن الصهاريج .

ومعنى وضع السفينة تحت أمر المستأجر أن تذهب السفينة - أو تتواجد - فى الميناء المعين لبداية الرحلة وفى المكان المعد لشحن البضاعة المطلوب نقلها ، وأن يكون وصولها إلى هذا المكان فى الموعد المتفق عليه ، بحيث تكون جاهزة مستعدة لتلقى الحمولة ، وعندئذ يبدأ إلتزام المستأجر بالقيام بعمليات الشحن .

٣٨٨ - رحلة الاستعداد أو رحلة السفينة إلى ميناء الشحن : وقد لا تكون السفينة وقت التعاقد فى الميناء المتفق على الشحن فيه فيلزمها إذن أن تتجه إليه لتكون مستعدة للعمليات فى الوقت المتفق عليه ، فهل تعتبر هذه الرحلة تنفيذاً للمشارطة وتحكمها نصوصها ؟ . . . من الواضح أن الإجابة بالنفى ، فهذه الرحلة تدخل فى مرحلة خاصة بالمؤجر وحده ، لأنه بعد إبرامه العقد يتدبر أمره ويعد عدته لتنفيذ إلتزاماته الناشئة منه ، ولا تبدأ المشارطة فى إنتاج آثارها إلا منذ يبدأ الوقت الذى يلزم وضع السفينة فيه تحت تصرف المستأجر طبقاً لشروط العقد (ولهذا فلا محل لتطبيق قواعد الخسارة المشتركة بين الطرفين على ما يصيب السفينة أثناء هذه الرحلة) . ويرى الأستاذ ريبير (٢ - ١٤٧٦) أن هذه الرحلة الأولية إذ تتم خضوعاً لشروط العقد فتحكمها نصوصه وأن الأسباب التى تبرىء المؤجر من المسئولية تغطى هذه الرحلة بوصفها تابعة للرحلة الأصلية المراد تنفيذها . وهذا القول مغالى فيه بالذات فى أساسه واعتبار هذه الرحلة تابعة للرحلة الأصلية ، خاصة إذا راعينا أن السفينة كثيراً ما لا تحدد فى العقد إلا بمواصفاتها ولا تتعين إلا عند ما توضع تحت تصرف المستأجر .

٣٨٩ - ١ - تحديد الميناء الذى تتجه إليه السفينة لبدء الشحن : يذكر فى العقد عادة الميناء الذى تتجه إليه السفينة لتشحن الحمولة . وإذا لم يذكر بيان خاص به فإن المقصود بالميناء هو

المكان الذى يطلق عليه هذا اللفظ من الناحية الجغرافية والإدارية وكذلك من الناحية التجارية ، أى المكان الذى تجرى فيه عمليات شحن وتفريغ السفن بشكل معتاد يجرى عليه العرف .

وقد عرض خلاف حول هذا الموضوع على محكمة إستئاف باريس ، إذ نص فى المشارطة على أن تذهب السفينة إلى Syra ولم يبين هل المقصود أن تذهب إلى جزيرة Syra أو إلى الميناء بالذات المعروف بهذا الاسم وهو فى الجزيرة نفسها ، وكان المستأجر قد تعود أن يشحن من مرسى خاص فى الجزيرة وطلب أن تذهب السفينة إليه . قضت المحكمة برفض طلبه[1] على أساس أنه ما دام لم يرد شرط خاص فى المشارطة افترض أن المجهز إنما يتعهد فقط بإرسال سفينته إلى ميناء بالمعنى الفنى ، لأن المفروض عندئذ أنه يعرفه ويتحقق من ضماناته قبل توقيع العقد وإلا لو كان فى ذهنه غير ذلك لوضع التحفظات اللازمة الكفيلة بحماية سفينته من مخاطر مكان لا يعرفه تماماً .

٣٩٠ - وكثيراً ما يحدد الميناء فى المشارطة بالاسم ، وعندئذ يكون لهذا التعيين صفة إلزامية لجميع الأطراف ، بمعنى أن يمتنع على الربان الذهاب إلى غيره[2] ومن جهة أخرى لا يكون للمستأجر أن يطلب إلى الربان مثل هذا الطلب ولو فعل كان على الربان أن يمتنع ، وذلك لأن إختيار ميناء معين تكون السفينة مستعدة فيه وتبدأ منه رحلتها يكون تعبيراً عن مصالح الطرفين الجوهرية ويبنى عليه التوازن الإقتصادى للعقد ، فلا يجوز لأحد الطرفين أن يتحلل منه[3] . وكذلك الشأن فيما يتعلق بميناء الوصول أى الذى تتجه إليه السفينة بعد شحن حمولتها ، فإن تعيينه له صفة إلزامية ، لم ينص عليها القانون صراحة وإنما هى تفهم ضمناً من النصوص التى تجيز للربان إستثناء الذهاب إلى ميناء مجاور إذا كان الميناء الأصلى محاصرا ، وهو معنى يؤيده المنطق العملى إذ لا يتصور

---

(١) س باريس ١٣ اكتوبر ١٩٣٣ ملحق دور ١٢ ص ١٢ .

(٢) نقض عرائض ١٢ فبراير ١٩٢٤ ملحق دور ١٩٢٤ ص ١٢٤٢ ، س باريس ١٣ اكتوبر ملحق ١٢ ص ١٢ .

(٣) جوفاريه ، الشحن والتفريغ ومكافأة السرعة ، رقم ٤٠ .

أن يستأجر شخص سفينة ويشحن عليها بضاعته إذا كان الربان غير ملزم بالذهاب بها إلى ميناء محدد - هذا مع ملاحظة أنه قد يتفق بالعقد على شيء من الخروج على هذا الإلتزام إذا نص على أن للربان إنهاء الرحلة دون الوصول إلى المكان المعين للوصول ، فى حالات معينة ، وهو شرط « أقرب مايكون » الذى سنراه فيما بعد .

وإذا نص فى المشارطة على عدة موان يذهب إليها الربان بترتيب معين ، للشحن أو التفريغ ، وجب عليه الذهاب إليها بالترتيب المذكور فى المشارطة وهو نص متبع غالباً بالنسبة لميناء الوصول ، لا ميناء الشحن .

٣٩١ - وقد تقرر المشارطة للمستأجر حرية تعيين الميناء فيما بعد من بين عدة موان مذكورة فى المشارطة ، وذلك غالباً بالنسبة لميناء الوصول . ويكون عادة إذا كانت السفينة مستأجرة بأكملها ومطلوباً منها أن تتجه إلى منطقة جغرافية معينة ولكن ميناء التفريغ لم يستقر عليه المستأجر بعد . فى هذا الفرض يكون للمستأجر أن يعلن اختياره بين الموانى المذكورة ، ومتى اختار كان قراره نهائياً لا يملك الرجوع فيه .

٣٩٢ - تعيين المحطة التى تقف عندها السفينة : لا يكفى أن توجد السفينة فى الميناء المتفق على الشحن أو التفريغ فيه ، بل يجب أن تقف بجوار المكان الذى تجرى فيه هذه العمليات بالفعل ، ويسمى هذا المكان المحطة Poste سواء كان رصيف الميناء أو رصيفاً عائماً أو أى مكان آخر مادام هو الذى تتم فيه العمليات الخاصة بالبضاعة .

وإختيار هذه المحطة قد يثر مشاكل فى العمل ، لأنه ليست كل الأماكن فى الميناء تصلح لهذه العمليات بنفس الدرجة .

وإذا لم تعين محطة أو رصيف بذاته لوقوف السفينة عنده فالأصل أن يكون إختياره متروكاً للربان على أساس أن الربان مسئول عن سلامة السفينة وهو أدرى بإمكانياتها فله أن يختار المكان المناسب . ومع ذلك فحرية الربان فى هذا الخصوص ليست مطلقة لأن المكان يختاره قد يكون

غير مناسب لنوع البضاعة أو قد يكون غير مناسب لإمكانيات المستأجر ويكلفه نفقات كثيرة، فما هى حدود الربان، وكيف يوفق بين مصالح المؤجر ومصالح المستأجر فى هذا الشأن.

وهكذا يجب أن يكون إختيار المكان متفقاً مع حسن النية فى تنفيذ العقد ولو لم يرد بالمشارطة نص على إتباع هذا الحل الذى يفرضه حسن النية. وهو ما يفرضه القانون الانجليزى عندما يقرر ضرورة تنفيذ العمليات بطريقة مناسبة ومعقولة suitable and reasonabe، بل ذهب القضاء - فى بعض أحكامه - إلى ضرورة إتجاه السفينة إلى الرصيف المتخصص فى شحن أو تفريغ البضاعة المطلوب شحنها أو تفريغها[١].

وعلى كل حال فإنه فى كافة الموانى الكبيرة تنظم العمليات بلوائح أو توصيات إدارية وهى التى تعين لكل سفينة ولكل نوع من البضاعة المرسى الخاص به وبكل عملية، ويجرى عرف خاص فى هذه المسائل أن لم يوجد تنظيم إدارى فيها، واحترام هذا التنظيم - إدارياً كان أو عرفياً - يعتبر إلتزاماً على الربان كما لو كان ناشئاً عليه من الإتفاق، ولا يرتب إتباعه مسئولية خاصة على المؤجر.

ومما يتفق مع الرأى الذى يوجب إتباع الحل الذى يتفق مع حسن النية، ما تقضى به إتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن، إذ هى تلقى على البربان إلتزاماً صريحاً يبذل العناية الواجبة فى شحن ومعاملة

---

(١) عرض القضاء لمشاكل من هذا النوع، مثلاً عندما يشكو المستأجر من ان الربان إتجه إلى رصيف مخصص لعمليات البترول وفرغ عليه براميل نبيذ، او فرغ خشباً على رصيف مخصص للفحم، ورد المؤجر ان المكان الذى إتجه إليه الربان هو على كل حال مكان داخل الميناء وأن المشارطة لم تحدد مكاناً بالذات ولم تضع قيداً على مسلك الربان فى هذا الخصوص، ومع ذلك فقد حكمت محكمة إستئناف باريس فى ٢٢ مارس ١٩٦١ بأن الحرية المقررة للمجهز فى إختيار المكان الذى ترسو عليه السفينة لا يمكن أن تكون تقديرية له او ان يكون إستعمالها تحكمياً او فيه إساءة إستعمال للحق، وبالتالى فإن عقد نقل الزيت يجب أن ينفذ فى ظروف تحقق المصالح المشروعة للمرسل إليه دون ان تضر بمصالح المجهز ولهذا يجب على المجهز فى الظروف العادية للملاحة وما دامت السفينة يمكنها ذلك أن يدخل السفينة فى الحوض القريب من مخازن الزيت خاصة وان ذلك مما يعجل عمليات التفريغ وهو ما يحقق مصلحته كذلك.

(٢) س باريس ٢٢ مارس ١٩٦١ بحرى فرنسى ١٩٦١ ص ٤١٦.

(٣) مرسيليا ٢٠ فبراير ١٩٦١ بحرى فرنسى ١٩٦١ ص ٦٧٩.

البضاعة والعناية بها وتفريغها (م ٣ - ٢) ، فإن بذل العناية المعقولة أو الواجبة أو المناسبة يفرض على الربان اختيار المكان الأكثر مناسبة للعمليات المطلوبة مادام ذلك ممكناً . ومتى كان المرسل إليه مستفيداً من سند الشحن وغريباً عن المستأجر فإن له أن يتمسك على الناقل بتطبيق هذا الحكم بوصفه مستفيداً كذلك من إتفاقية بروكسل .

٣٩٣ - وقد يحدث - وهذا كثير عملا - أن يكون الميناء مزدحماً ، فيتعذر على الربان الاتجاه إلى المرسى المتفق عليه فى المشارطة أو المرسى المتخصص فى نوع البضاعة أو العمليات المطلوبة ، وفى هذه الحالة يجب على الربان أن يلجأ إلى أى مكان مناسب .

ولكن ما المقصود بالمكان المناسب ؟ ذهب بعض الفقهاء الفرنسى إلى أنه يعد مناسباً كل مكان فى الميناء تكون العمليات المطلوبة جائزة فيه ولو كانت باهظة التكاليف[١] مثلا بسبب الاضطرار إلى إستخدام الصنادل أو العوامات الخشبية لبعد السفينة عن الرصيف واضطرارها للتعطل فترة أطول مما لو تمت العمليات على الرصيف . وذهب قضاء آخر إلى أن المكان المناسب هو مرسى تتم فيه العمليات على الرصيف بالكيفية المعتادة[٢] .

٣٩٤ - شرط حسب الأوامر as ordered : تتضمن المشارطة شرطاً يخول المستأجر أن يحدد فيما بعد على وجه الدقة المكان الذى يجب أن تصل إليه السفينة - فى الميناء ، ويسمى كذلك لأن المستأجر يأمر السفينة بالذهاب إلى مرسى أو رصيف معين فى الميناء . وهذا الشرط كثير فى المشارطات التى ترد على سفينة بأكملها حيث يكون المستأجر شركة من الشركة الصناعية الكبيرة التى لها أرصفة خاصة بها فى الميناء . وقد بلغ من كثرة وروده فى المشارطات أن بعض القضاء يعتبره شرطاً دارجاً

---

(١) أنظر احكاماً فى هذا المعنى فى كتاب ايزنشتين ص ١٦ و ١٧ .

(٢) استئناف باريس ٢٢ مارس ١٩٦١ بحرى فرنسى ١٩٦١ ص ٤١٦ .

«de style»(١). وإنما يلاحظ أنه لايفترض رغم جريان العمل على اشتراطه، فإذا لم يرد فى العقد كان الربان على الأصل حراً فى تقدير المرسى الذى يتجه إليه.

٣٩٥ - استعمال شرط «حسب الأوامر» as ordered: هذا الشرط يوضع فى الشارطة لمصلحة المستأجر، ويعطيه حقاً قد يضر إستعماله بمصالح المجهز، متى عين المستأجر مرسى مزدحماً أو مشغولا بسفن أخرى. فماذا يكون موقف الربان؟ وجه الضرر على المجهز أن السفينة تضطر إلى الإنتظار أمام المرسى حتى يخلو مكان لها، فمن يتحمل مصاريف هذا الإنتظار وخاصة إذا كان هناك مكان آخر خال فى الميناء؟..

يذهب الإنجليز إلى أن المجهز عليه أن ينتظر وأن يتحمل أعباء هذا الإنتظار ولو كان هناك مكان خال، ومن حق المستأجر أن يعين المكان الذى يتفق ومصالحه مادام قد اشترط ذلك فى العقد، وسند هذا الرأى أن إنتظار السفينة يجب أن يدخل فى توقع المجهز الذى قبل وضع هذا الشرط فى العقد، والقول بإلزام المستأجر باختيار مكان خال أى أن يراعى فى إختياره مصلحة المجهز معناه حرمانه من الحق الذى احتفظ به لنفسه فى العقد. وإنما يعتبر المستأجر متعسفاً إذا عين مكاناً لن يخلوا إلا بعد فترة طويلة طولاً غير معقول.

---

(١) س باريس ١٣ اكتوبر ١٩٣٣ السابق فى ملحق دور ١٢ ص ١٢.

وإذا كان المستأجر او المرسل إليه شخصاً واحداً فلا صعوبة إذ يكون له وحده أن يستعمل حقه الناشىء من هذا الشرط فيأمر السفينة بالذهاب إلى المكان المحدد الذى يعينيه. ولكن ما الحكم إذا كان المرسل إليه عدة اشخاص لكل منهم جزء فى الحمولة؟ مثلا لأن المستأجر ارسلها إبتداء إلى اشخاص متعددين أو لأنه باع جزءاً بعد شحنها لشخص او اشخاص آخرين؟ يتصور فى هذه الحالة أن يكون الاعتداد هو بالأمر الصادر من الأشخاص الذين يثبتون حقهم فى الجزء الأكبر من الحمولة، كما يتصور ان تكون العبرة عى بالعدد الأكبر من المرسل إليهم. وعلى كل حال إذا إتفقوا جميعاً على أمر وجب على الربان تنفيذه، فإنلم يصدر منهم أمر واختار الربان مرسى معيناً وسكتوا دون إعتراض كان ذلك موافقة منهم وتصديقاً على سلوك الربان.

أما القضاء الفرنسى فيرى أن من الظلم تحميل المؤجر نتائج إنتظاره أمام مكان مزدحم فى حالة وجود أماكن أخرى خالية وقرار المستأجر إنما إتخذ لمصلحته فيجب أن يتحمل نتائجه، بمعنى أنه إما أن يتحمل مصاريف الإنتظار وتعتبر مدة عمليات الشحن أو التفريغ قد بدأت منذ بداية الإنتظار وتحسب عليه، وإما أن يسمح للربان بالتوجه إلى مكان آخر يكون خالياً فوراً[1].

وتقول قواعد أثينا أنه إذا لم يكن المرسى قد حدد فى العقد كان على الربان أن يرسو بالسفينة حسب أوامر الشاحن أو المرسل إليه حسب الأحوال، وعلى كل من هذين الأخيرين حسب الأحوال أن يؤمن صلاحية هذا المرسى عند أول طلب من الربان. وإذا صدرت الأوامر على هذا النحو للسفينة بالذهاب إلى مكان غير آمن أولاً يمكن دخوله أو غير مناسب فإن للربان أن يختار مرسى آخر مناسباً ومعتاداً. ويمكن إعطاء الإخطار بالإستعداد أثناء إنتظار السفينة الدخول إلى الميناء الذى صدرت به الأوامر أو المتفق عليه.

المبحث الثانى
شروط تحديد ميناء ومكان الشحن أو التفريغ

٣٩٦ - فكرة عامة: قد تعين المشارطة المكان أو الميناء أو المرسى الذى تتم فيه عمليات الشحن أو التفريغ، وقد تعينها جميعاً، وقد لا تعين أياً منها وتترك تعيينها إلى وقت لاحق حيث يخطر المستأجر أو المرسل إليه الربان بالمكان الذى يجب أن تتجه إليه السفينة.

---

(١) مرسيليا ٢٢ يوليو ١٩٢٩ ملحق دور ٧ ص ٤٢٢. س اكس ١٧ مايو ١٩٣٢ ملحق ١٩٣٣ ص ٤١٩. س باريس اول مارس سنة ١٩٢٤ ملحق دور ١٩٢٤ ص ٥٤. س رن ٢٧ يونية ١٩٣٢ ملحق ١٠ ص ٣٧٠.

ويثير تنفيذ وتفسير الشروط التي تتضمنها المشارطات في هذا الخصوص مشاكل عملية كثيرة لم يستقر الرأى فيها حتى الآن على حلول واضحة ، ويرجع ذلك إلى غموض العبارات التي يدرجها أصحاب الشأن في المشارطة للتعبير عن مقاصدهم من ناحية ، وإلى أن كثيراً من الاعتبارات التي تكمن في أذهانهم وقت تحرير المشارطة كثيراً ما يتغير عندما يحين وقت التنفيذ فيحاول كل منهم أن يستخرج من الشرط المعنى الذى يتفق ومصالحه كما تفرضها عليه الظروف التي استجدت[١] .

وقد رأينا أمثلة لذلك في نماذج المشارطة التي عرضنا لها ، فالمادة الأولى من **مشارطة بلتيم** تقضى أن مدة العقد هى مدة كذا شهر من الوقت الذى تسلم فيه السفينة للمستأجر في «محطة خالية حيث يمكنها أن تظل عائمة دائماً وفي أمان ، طبقاً لتعليمات المستأجر» وتقول مادتها الثانية بأن السفينة تستخدم في عمليات نقل قانونية لنقل بضاعة مشروعة ، بين موان أو أماكن جيدة ومأمونة ، حيث يمكنها أن تظل دائماً عائمة وفي أمان» .

وفي **مشارطة جنكوم** ، تقضى المادة الأولى أنه قد إتفق على أن السفينة المؤجرة «تذهب إلى مكان كذا أو أقرب ما يكون إليه بقدر ما تستطيع في أمان بحيث تظل دائماً عائمة . . ومتى شحنت حمولتها تتجه إلى . . طبقاً لما تصدر به الأوامر عند توقيع سندات الشحن ، أو أقرب ما يكون إليه بقدر ما يستطيع أن تصل إليه في أمان وبحيث تظل دائماً عائمة وهناك تفرغ شحنتها . . . » .

وتقول مشارطة **لوتيسيا** أن السفينة محكمة وصالحة من جميع النواحي للرحلة المتفق على قيامها بها ، وتقوم بالسير بالسرعة المناسبة إلى ميناء . . . لكى تشحن فيه دائماً عائمة / جانحة في أمان حيث تقوم

---

(١) انظر لوكلير في مقالة بعنوان الشروط الغامضة عمداً في المشارطات ، بحرى فرنسى ١٩٦٢ ص ٧٠٣ .

بالشحن طبقاً لما جرى عليه عرف السفن التى من نفس الحمولة والغاطس فى المحطة أو الحوض أو المرسى الذى يعينه المستأجر أو وكيله أو أقرب ما يكون إليه بقدر ما تستطيع الإقتراب فى أمان ، وتشحن . . » (المادة ٢) . ومتى شحنت تتجه مباشرة إلى . . . تنفيذاً للأوامر التى تتلقاها عند توقيع سندات الشحن وهناك تسلم حمولتها دائماً عائمة / جانحة فى أمان ، حيث جرى العرف على قيام السفن التى من نفس الحمولة والغاطس فى المحطة أو الحوض أو المرسى الذى يعينه المرسل إليه أو أقرب ما يكون إليه بقدر ما تستطيع الإقتراب فى أمان (م ٣) .

ونجد ذات المعنى فى مشارطة سفن **الصهاريج** « Tanker » ، تتجه السفينة بالهمة المناسبة إلى . . . أو أقرب ما يمكنها الوصول إليه دائماً عائمة . . . وتتجه بعد تمام الشحن مباشرة إلى . . . أو أقرب ما يمكنها الوصول إليه فى أمان دائماً عائمة وتسلم هذه الحمولة (م ١ من مشارطة لندن لسفن الصهاريج وكذلك م ٦) .

وتستهدف هذه الشروط عدم تعريض السفينة للذهاب إلى ميناء غير مأمون ، أو مرسى غير مأمون ، وهو تتلخص فى ضرورة أن يكون المكان الذى تذهب إليه السفينة مأموناً ، ويعبر عن هذا المعنى - شرط always afloat أى ضرورة أن يكون الماء كافياً بحيث تظل السفينة دائماً عائمة فيه ولا تشحط أى لا تلمس قاع البحر .

- **شرط** safe port, safe berth أى ضرورة أن يكون الميناء مأموناً ، أو أن يكون المرسى الذى تقف إليه السفينة مأموناً . وواضح أن كلا من هذين الشرطين أعم من الشرط السابق الخاص بدوام السفينة عائمة ، لأن شرط الأمان فى الميناء أو المرسى تشمل - فيما تشمل - أن تظل السفينة عائمة .

- **شرط as neer as أى أقرب ما يكون** ، ومعناه أن السفينة يجب أن تتجه إلى مكان أو ميناء معين أو إلى أقرب ما يكون إليه إذا لم تستطع الوصول إليه تماماً . وسنتعرض لهذه الشروط تباعاً .

أولاً : شرط دائماً عائمة Alaways afloat :

٣٩٧ - متى ورد هذا لشرط فى العقد ، وهو منصوص عليه دائماً فى نماذج المشارطات الغالبة عملاً ، فمعناه أن المكان المذكور فيه متروك لإختيار المستأجر بشرط أن يكون بحيث تظل السفينة فيه دائماً عائمة فلا تتسبب ضحالة المياه فيه فى تشحيطها (أى فى أن تلمس السفينة قاع البحر) . فالمستأجر - بهذا الشرط - يضمن للسفينة مكاناً تكون فيه دائماً عائمة .

ويضع هذا الشرط قيداً على إختيار المستأجر للمكان ، فالعقد يعطيه الحق فى تحديد المكان وإنما هذا الحق يقيده ضرورة أن يرد الإختيار على مكانَ تكون السفينة فيه دائماً عائمة .

ويترتب على ذلك أنه إذا إختار المستأجر مكاناً لا يتوافر له الشرط المذكور فإن السفينة لا تلزم بالذهاب إليه . وإن ذهبت إلى مكان عينه المستأجر وأصابها ضرر بسبب تشحيطها كان ثمة محل لمسئولية المستأجر عن هذا الضرر . وتحكم مسألة التعويض هذه مسألة سابقة هى النظر فى طبيعة الشرط ذاته وما يلقيه على كل من طرفى العقد ، وسنعرض لذلك بعد بيان نطاق تطبيق الشرط .

٣٩٨ - نطاق تطبيق الشرط : يوضع هذا الشرط لمصلحة المجهز بحماية السفينة ، والمجهز إذ يترك للمستأجر حق تحديد المكان أو المرسى يخشى أن تتعرض السفينة للتشحيط فى الميناء أو المكان الذى يحدده المستأجر فيما بعد ، وهو يوضع خاصة فى العقود التى تواجه النقل بين موان ذات مد متغير أو موان صغيرة لا تكون خصائصها معروفة لكافة المجهزين أو منشورة فى المراجع الملاحية بتفصيل واف .

وقد يواجه الشرط تعيين المرسى ، وعندئذ يجب أن يتوافر الوصف الوارد بالشرط فى المرسى نفسه وفى مدخله المباشر(١) .

---

(١) س روان ٢ مارس ١٩٣٩ ملحق دور ١٧ ص ١٣٩ .

وقد يتعلق بتعيين الميناء نفسه، وهنا يقتصر على الميناء ذاته ولا يتوافر الوصف الذى يفرضه إلا إذا كانت السفينة يمكنها دخول الميناء والخروج منه بسلام سواء كانت محملة أو فارغة.

والعبرة دائماً هى يكون الميناء أو المرسى ذا كفاءة تسمح بتعويم السفينة، وقت وجودها فيه.

٣٩٩ - أثر الشرط: يدور البحث فى أثر الشرط أو مضمونه متى وقع ضرر للسفينة بسبب كون المكان الذى عينه المستأجر لم يمكن السفينة من أن تظل دائماً عائمة. فهل يسأل المستأجر عن هذا الضرر أم يكون له أن يدعى أن الربان كان عليه دخول هذا المكان الذى يراه بحكم خبرته غير مأمون على السفينة، وبعبارة أخرى هل يلقى هذا الشرط على المستأجر ضمان سلامة السفينة فى المكان الذى يعينه، أم يقتصر على إعطائه حق تعيين المكان مع الإقرار للربان برفض تنفيذه إذا قدر عدم سلامة المكان وبحيث تكون المسئولية كلها على الربان وحده؟... يحدد الإجابة عن هذا السؤال إعتباران بالنظر إلى موقف كل من الطرفين، فالمستأجر تعهد أن لا يعين إلا مكاناً تكون السفينة فيه آمنة من التشحيط، والربان هو الذى له قيادة السفينة ويعرف إمكانياتها ويسأل وحده عن سلامتها. هذان الإعتباران أديا إلى إختلاف فى الرأى فى الفقه والقضاء، إذ يختلف الحل دائماً تبعاً للنسبة التى يؤخذ بها فى كل حل من كل من هذين الإعتبارين:

٤٠٠ - الفقه: يرى شوفو[1] أن شرط دائماً عائمة (وشرط أقرب ما يمكن) لا يلقى على المستأجر ضمان سلامة السفينة، بل يقتصر على إثبات حقه فى تعيين المكان مع حق الربان فى رفض الذهاب إليه إذا قدر عدم سلامته، بمعنى أن تكون للربان دائماً سلطة تقدير مدى سلامة السفينة فى التعيين الذى يقترحه المستأجر، وأنه إذا لم يتحقق هذا الشرط فى إقتراح المستأجر تحلل الربان من إلتزامه التعاقدى، وكان له أن يذهب

---

(١) تعليق تحت س الجزائر ١٨ ابريل ١٩٥٥ الأسبوع القانونى ١٩٥٥ رقم ٨٧٣٢

إلى مكان آخر أكثر أمناً (على إفتراض أن بالمشارطة شرط «أقرب ما يمكن»، كذلك).

ويرى الأستاذان فارو[1] ولوكلير أن المستأجر يتعهد بالضمان، وإنه لا لوم على الربان إذا ذهب إلى مكان يراه - بحكم خبرته كملاح - مكاناً آمناً، وعلى القاضى أن يقدر الموقف، ويكتفى من المجهز أن يثبت أنه بذل كل ما وسعه بحسب المعقول لكى تصل السفينة إلى المكان الذى عينه المستأجر، فإذا أصيبت بسبب عدم سلامة المكان دون أن يكون هناك خطأ من الربان كان المستأجر مسئولاً عن هذا الضرر. ولا يمكن الأخذ برأى شوفو والقول أن المسئولية تقع على الربان إلا فى الفرض الذى تكون فيه خطورة المكان واضحة فعندئذ يعتبر مخطئاً لأنه نفذ إقتراحاً للمستأجر مع وضوح الخطورة فيه.

ويلاحظ هذا الرأى أن الشرط المذكور يوضع عادة عندما لا يكون المجهز أو الربان عالماً مقدماً بالمكان الذى تتوجه إليه السفينة ويترك للمستأجر أن يعينه فيما بعد، فمن الطبيعى أن يحتاط لنفسه ويلزم المستأجر بضمان سلامة السفينة متى توجهت إلى المكان الذى إنفرد هو بتعيينه والذى يفترض أنه يعرفه.

ويرد بعض الشراح على هذا الرأى الأخير بقوله أن فكرة الضمان هذه لا تتفق مع قصد الطرفين، إذ المألوف أن يسأل الربان عن إختياره المكان الذى ترسو فيه سفينته، وأنه إذا ترك للمستأجر إختيار هذا المكان فليس له أن يفترض لدى المستأجر معلومات أو خبرة بحرية أكثر مما لديه، وإن من الافتراض الضعيف أن ينسب إلى المستأجر قبوله الإلتزام بشروط أشد قسوة من تلك التى يتحملها الربان بوصفه ملاحاً، وأن يحرم من فرصة إثبات أنه - بدوره - لم يرتكب خطأ فى إختياره. كما يضيف هذا الرأى أنه مما لا يتفق مع التوازن الإقتصادى لطرفى العقد أن يلزم المستأجر

---

(١) مقال فى بحرى فرنسى ١٩٦٠ ص ٣٨٧ بعنوان شروط أقرب ما يمكن وميناء مأمون ومرسى مأمون فى مشارطات الإيجار، ولوكلير فى مقال: فى الشروط الغامضة، سالف الذكر بحرى فرنسى ١٩٦٢ ص ١٧١.

(٢) ايزنشتين ص ١٧٩.

بالتأمين من مسئوليته عن هلاك السفينة ، وهو أمر يفرضه الأخذ بالرأى الثانى الذى يلقى على المستأجر ضمان سلامة المكان - ولا محل للأخذ بفكرة الضمان هذه إلا فى حالة ما تكون لدى المستأجر معلومات عن المكان أكثر مما لدى الربان ويكون إختياره إياه مقروناً - لذلك - بضمان صحة ما لديه من معلومات[١] . ويوجب هذا الرأى لتفرقه بين حالة تعيين الميناء فلا يلقى على المستأجر بأى ضمان إذ المفروض أن الميناء معروف للمجهز ، وبين حالة تعيين المرسى إذ من الصعب على الربان جمع المعلومات عنه فله إذن أن يركن إلى ما لدى المستأجر من معلومات ولهذا يكون الأخير ضامناً سلامة السفينة .

يقول الأستاذ لوكلير[٢] إن شرط دائماً عائمة يقوم على فكرة الخطأ أو الغلط من جانب المستأجر فى إختيار مكان العمليات ولكنه فى الحقيقة شرط متعلق بتوزيع المخاطر يلقى بعبء أخطار معينة على المستأجر دون وقوع خطأ منه ، وذلك لأنه فى كل البلاد المتحضرة لا يكون للربان فعلاً أن يختار مكان الرسو بل أن هذا من إختصاص مدير الميناء فليس للمستأجر دور فى هذا الشأن ، ودوره هو تماماً كدور المجهز نفسه لو لم يؤجر السفينة ، ولو كان الموضوع خاصاً بتنفيذ العمليات فى خليج فإن أى غلط فى تحديد المرسى هو خطأ ملاحى يجب أن يتحمله المجهز ، ولهذا فمن الإسراف تحميل المستأجر تبعة ذهاب الربان إلى مكان معين إذا لم يتحفظ الربان عند قبوله تنفيذ أمر المستأجر بالذهاب ، وذلك ما لم ينص العقد صراحة على أن الذى يتحمل الخطر هو المستأجر . وإذا كانت التجارة والملاحة البحرية تستدعى عدم إرهاق الربان بكثرة إبداء التحفظات من جانبه فليس النص على هذا الحل صراحة فى المشارطة مفترضاً لتعذر الوصول إليه بمجرد الإستنتاج .

٤٠١ - القضاء : أما القضاء فنجد فيه أحكاماً فى المعينين ، فقد حكمت محكمة إستئناف الجزائر « بأن هذا الشرط يواجه حالة ما يكون

---

(١) وما حكمت به محكمة دنكرك فى ١١ فبراير سنة ١٩٥٧ ص ٦٩٠ ، وتعليق جان أدم .

(٢) فى مقاله - فى بحرى ١٩٦٢ ص ٧٠٣ .

الميناء معرضاً للمد والجزر فيعفى الربان من عدم استطاعته الدخول إلى المكان المعين إذا كانت السفينة فيه غير مؤمنة من التشحيط، ويؤدى إلى أن يتحمل المستأجر مسئولية التأخير»[١]، وهكذا فلا ضمان على المؤجر.

وحكم - فى المعنى الآخر - بمسئولية المستأجر بمجرد ثبوت أن السفينة لم تكن عائمة دون حاجة إلى تقديم دليل على أمر آخر[٢].

ثانيــاً : شرط ميناء مأمون safe port :

وشرط مرسى مأمون safe berth :

٤٠٢ - هذان الشرطان يفترضان أن للمستأجر حرية تحديد الميناء الذى تتجه إليه السفينة وكذلك المرسى الذى تقف عنده، فيحددان هذه الحالة بضرورة أن يكون كل منهما «مأموناً safe» أى تكون السفينة فيه آمنة[٣]. وسبب وضع هذين الشرطين أن المجهز لا يعلم مقدماً الميناء الذى ستتجه إليه السفينة وكل ما يعلمه هو المنطقة الجغرافية أو الساحل الذى يوجد به هذا الميناء، فيريد أن يحتاط لنفسه بمنع المستأجر من تعيين ميناء أو مرسى فيه خطورة على السفينة. فالظروف التى يوضع فيها هذان الشرطان هى ذاتها ظروف وضع شرط «دائماً عائمة» أى جهل المجهز عند إبرام العقد الميناء الذى سترسل إليه السفينة، ولكن هذين الشرطين أعم من شرط «دائماً عائمة» ونطاقهما أوسع لأنهما يحميان السفينة ليس فقط من التشحيط بل من كافة المخاطر ويوفران لها كل ما يدخل فى مدلول عبارة ميناء أو مرسى مأمون، ولهذا فإن شرط المكان المأمون والمرسى المأمون يشمل حتماً وضمناً شرط «دائماً عائمة» لأن دوام طفو السفينة من لوازم الأمان لها[٤].

---

(١) س الجزائر ١١ فبراير ١٩٥٧ بحرى ١٩٥٧ ص ٤٢٢.

(٢) س روان أول ديسمبر ١٩٣٨ ملحق دور ٧ ص ٤٩، ٢ مارس ١٩٣٩ ملحق دور ١٧ ص ١٣٩.

(٣) فارو فى مقاله السابق بحرى فرنسى ١٩٦٠ ص ٣٧٨

(٤) س انجلترا ٢٥ مارس ١٩٥٥ بحرى ١٩٥٦ ص ١٨٣.

وقد يرد هذان الشرطان معاً فى المشارطة، وقد يرد شرط تحديد الميناء وحده. ويكون ذلك إذا كان المجهز لا يخشى على السفينة شيئاً فى مسألة الرسو، وقد لا يهمه تحديد الميناء بقدر ما يهتم بالمرسى فيورد الشرط خاصاً به وحده، ويغلب أن يرد الشرطان معاً فى المشارطة.

والمخاطر التى يخشاها المجهز فى صدد تحديد الميناء أوسع نطاقاً - بطبيعة الحال - من تلك التى قد تتعرض لها السفينة فى خصوص تحديد المرسى، فالمخاطر فى الحالة الأخيرة ملاحية بحت، فى حين أنها بالنسبة لتحديد الميناء تكون ملاحية وقد تكون سياسية وإقتصادية كذلك.

وإنما تكون مهمة إختيار الميناء أسهل على المستأجر لأن الإعتبارات التى عليه مراعاتها من السهل الاستعلام عنها ومعرفتها، بخلاف تحديد المرسى فيفترض معرفة تامة بإمكانيات السفينة وبظروف وكفاءة المرسى ذاته.

- وقد أشار المشروع المصرى الجديد فى المادة (١٧٢ - ٢م) إلى هذا الشرط[٢] فقال «إذا احتفظ المستأجر بالحق فى إختيار ميناء الوصول بعد بدء السفر ثم اختار ميناء يتعذر على السفينة الوصول إليه دون أن تتعرض للخطر تحمل المستأجر الآثار المترتبة على ذلك». والعبارة كما هو ظاهر عامة وغامضة إذ لم تبين المقصود بالخطر، ولا المقصود «بالآثار المترتبة على ذلك»، ولا بالمدى الذى يمكن أن تصل إليه مسئولية المستأجر المشار إليها، ولا بدور علم الربان أو جهله مقدماً بهذا الخطر.

وفى الصياغة الأخيرة وردت المادة ١٩٣ بالصيغة الآتية: (١) إذا تعذر وصول السفينة إلى الميناء المعين لتفريغ البضاعة وجب أن يوجه المؤجر السفينة إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور يمكن التفريغ فيه، (٢) ويتحمل المؤجر مصروفات نقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه إلا إذا كان تعذر وصول السفينة إليه ناشئاً عن قوة قاهرة فيتحمل المستأجر المصروفات[١].

---

(١) تقضى المجموعة المصرية فى المادة ٩٧ انه «فى حالة محاصرة الميناء المعنية لسفر السفينة إليها يجب على القبودان ان يتوجه إلى ميناء من الموانىء القريبة التى يمكن الرسو فيها، إذا لم يكن عنده اوامر بخلاف ذلك وان ينتظر فيها اوامر الشاحن او المرسل إليه مع اخباره اياه بالواقعة

٤٠٣ - المخاطر التى يغطيها الشرط: نقصد بذلك المخاطر التى يشملها الشرط، وبعبارة أخرى تلك التى يجب على المستأجر أن يراعى تجنيب السفينة التعرض لها فى المكان (الميناء أو المرسى) الذى يختاره.

وليس من السهل وضع تعريف أو وضع بيان محدد لهذه المخاطر، لأن كلمة «مأمون» واسعة وقد تشمل كل ما يهدد سلامتها من الناحية الملاحية أو الناحية السياسية وقد تمتد إلى المضايقات أو التعرض لإجراءات تعطلها أو يكلف نفقات بشكل غير معتاد.

وفيما يلى أهم العناصر التى تحدد نطاق تطبيق الشرط:

١ - قد ينص فى الشرط على ضرورة توافر الأمان فى الميناء، أو المرسى، أو المكان على وجه العموم. ويقصد بالميناء كل مكان اعتادت السفن على ارتياده بقصد عمليات السحن أو التفريغ، سواء كان إعداد هذا المكان صناعياً أو بفعل الطبيعة. ولا يقصر لفظ الميناء - فى هذا التعيين - على المرسى بل أنه يشمل المكان الذى تقف السفينة فيه لتنفيذ العمليات بالفعل والمكان المجاور الذى تنتظر فيه حتى ترسو على مكان العمليات.

ويقول البعض أن المقصود بالميناء «Port» ليس فقط المكان المحمى الذى يعتبر كذلك من الناحية الفنية، بل كذلك كل الأماكن التى تعودت السفن إرتيادها لشحن وتفريغ البضاعة، ويدخل فيها الخليج «rade» المحمى حيث تستقبل فيه السفينة البضاعة المشحونة على صنادل، والمرسى الكائن بحذاء الشاطى الذى تشحن وتفريغ المنتجات الطبيعة. وتفادياً لمشاكل تعريف المقصود بالميناء تقول المشارطات فى تعدادها «الموانى والأماكن» المأمونة[1].

وعلى كل حال فلا يقتصر لفظ المرسى - فى هذا التعيين - على المرسى ذاته، بل تمتد فيشمل المكان الذى تقف السفينة فيه فى إنتظار خلو مكان على المرسى نفسه.

---

(١) فارو فى مقاله بحرى فرنسى ١٩٦٠ ص ٢٨٧.

(٢) فارو فى مقاله السابق.

٢ - يجب أن تراعى فى إختيار المستأجر إعتبارات سياسية وإعتبارات ملاحية ، لأن كلا منهما يدخل فى معنى الأمان الذى يجب أن يتوفر للسفينة فى المكان الذى يختاره المستأجر :

- فيجب أن لا تتعرض السفينة - فى المكام المختار - إلى التعطل أو منع تنفيذ العمليات بسبب أوامر السلطات الحكومية أو المحلية أو بسبب اضطرابات أو ثورات(١).

- ويجب أن لا تتعرض لأن خطر ملاحى أثناء وجودها فيه أو دخولها إليه خروجها منه ، كمخاطر الرياح والثلج وعمق الماء . كما يجب أن يكون مكان العمليات يسمح بكل مناورات السفينة وتحركاتها ، وأن تكون الأنوار فيه والعلامات ومطابقة للأصول وكافية ، وخدمة الإرشاد ذاتكفاءة ، وأن يكون خروج السفينة ودخولها إليه لا خطورة فيه ويمكنها الإعتماد على وسائلها الخاصة دون حاجة إلى تخفيف حمولتها .

- والعبرة دائماً فى كون السفينة آمنة هى بوقت وجود السفينة فى المكان ، فيضح التعيين ولو كان المكان فيه خطورة قت التعيين إذا كان سيصبح آمناً عند تواجد السفينة فيه . ولكن ما الحكم إذا عين المستأجر ميناء آمناً ولكن السفينة تأخرت فى التوجه إليه تأخراً غير عادى ثم أصبح الميناء غير آمن فهل يعتبر المستأجر مسئولاً لأنه عين ميناء غير آمن فيتحمل نتائج رفض السفينة التوجه إليه أم أن السفينة بسبب تأخرها غير العادى تتحمل نتائج هذا التأخير ؟ . . . واضح أن السفينة تتحمل نتائج التأخير غير العادى الذى لم يتسبب فيه المستأجر . أما من حيث رفضها الدخول إلى المكان فإن الرأى على أنه إذا كان الخطر بالميناء وقت وصول السفينة مؤقتاً فإن الميناء لا يعتبر عير مأمون بل يكفى السفينة أن تنتظر أمام الإنتظار لفترة محدودة تقدر بالنظر إلى ظروف الميناء وطبيعة الرحلة وطولها(١) ، وإلا إعتبر الميناء غير مأمون وكان للسفينة أن تطلب تعيين مكان آخر وإنما االتحمل هى نتائج تأخيرها فى تنفيذ أوامر المستأجر .

- والعبرة فى تقدير كون المكان مأموناً أو لا هى بالنظر إلى ذات السفينة المعينة فى العقد وليس بالنظر إلى ظروف المكان عموماً ،

---

(١) ريبير ٢ - ١٤٧٧ .

والمستأجر إذ يختار المكان عليه أن ينظر إليه من وجهة نظر الربان وعلى أساس المعلومات التى لديه أو التى يجب الحصول عليها عن السفينة التى تنفذ النقل.

- وكون المكّان مأموناً أولاً المرجع الأخير فيه للربان وحده لأنه أعلم بإمكانيات سفينته وهو المسئول الوحيد عن سلامتها، مع إمكان مناقشته فى أسباب تقديره عند الإقتضاء.

٤٠٤ - أثر شرط المكان المأمون safe port, safe berth :

نواجه بالنسبة لهذا الشرط ذات السؤال الذى قابلنا فى تفسير الشرط الذى يوجب على المستأجر أن يراعى فى تعيين المكان أن تكون السفينة فيه «دائماً عائمة»، فهل يلتزم المستأجر فى تعيين المكان المأمون بضمان سلامة السفينة فيه أم أنه يعين المكان الذى يراه ولا يضمن أمانه ويكون للربان إذا رأى فيه خطورة على سفينته أن يرفض التوجه إليه بحيث إذا دخله كان ذلك على مسئوليته؟... رأينا أن المستأجر عليه أن يراعى ظروف السفينة، ورأينا كذلك أن الربان بوصفه المسئول عن سلامتها له حرية تقدير الموقف، ولهذا يذهب الرأى[1] إلى أن المستأجر لا يسأل عن إختيار المكان إلا فى الحالة التى لا يكون الربان فيها قد إرتكب خطأ فى تقديره، ويطبق القضاء الإنجليزى هذا المبدأ على النحو التالى:

- إذا كان الميناء فيه خطورة ظاهرة أو معروفة للكافة وقبل الربان دخوله فهو المسئول عن ذلك ولا يتحمل المستأجر أية مسئولية، إذ يكون على الربان أن يرفض دخوله وأن يطلب من المستأجر تعيين ميناء آخر

- إذا كان الميناء فيه خطورة يعلمها الربان، ولكنه لم يدخله إلا بعد تأكيد له بسلامته من جانب المستأجر أو سلطات الميناء، فهنا يسأل المستأجر عما يصيب السفينة لأنه يضمن للربان صحة المعلومات التى قدمها إليه، وكذلك فى الصورة الثانية لا يكون من الربان خطأ أمام تأكيد سلطات الميناء بأمانه، فيسأل المستأجر عما يصيب السفينة وهى داخلة إلى الميناء أو راسية فيه أو خارجة منه. ويؤيد هذا الحل أن المستأجر عليه أن يبذل الاحتياطات والتحريات المعقولة للتحقق من سلامة الميناء وإخطار الربان بما يعلمه إن لزم الأمر.

---

(١) ايزنشتيم ص ١٨٦ و ١٨٧.

- إذا كان بالميناء خطورة ولكنها خطورة احتمالية، بمعنى أن الخطورة لا تقوم إلا إذا وقعت ظروف معينة، مثلاً إذا هبت الريح، ودخل الربان الميناء فى وقت هادىء ثم طرأت الخطورة فهل يعتبر الربان أنه قبل تحمل هذا الخطر ؟... يرفض الشراح إعطاء إجابة موحدة لمثل هذه الحالة، ويفضلون النظر فى كل ظرف على حدة للنظر فى شروط العقد وسلوك كل من الطرفين والتوازن الإقتصادى الذى تقوم عليه علاقاتهما فى العقد. والحل يتأرجح على كل حال بين رأيين، الأول اعتبار المستأجر ضامناً سلامة السفينة طالما لم يصدر من الربان خطأ، وحكمت بذلك محكمة العدالة العليا الإنجليزية فى ١٦٧ يوليو ١٩٥٧(١)، فقالت:

«أن الميناء يعتبر مأموناً إذا كانت السفينة - فى المدة المقررة - تستطيع دخوله والبقاء فيه والخروج منه دون أن تتعرض لخطر (ما لم يقع حادث أو سبب غير عادى) وأن الربان إذا تصرف كبحار خبير فإن المجهز لا يفترض أنه قبل أن يتحمل أية مخاطر.

والرأى الثانى هو النظر إلى الربان بوصفه مسئولاً عن سلامة السفينة وفى استطاعته أن يرفض الذهاب إلى المكان إذا لمس فيه خطراً ما فإذا قبل دخوله كان ذلك على مسئوليته وحده.

ثالثاً: شرط «أو أقرب ما يمكن»:

Or as near as possible ''aussi prés que'':

٤٠٥ - تقضى القواعد العامة أن على السفينة أن تتجه إلى ميناء معين لتشحن الحمولة المتفق عليها، وأنه متى شحنت فإنها ترحل مباشرة

---

(١) أشار إليه فارو فى مقاله السابق ص ٣٨٩.

(٢) فى هذا المعنى: الجزائر الإبتدائية ٢٢ ديسمبر ١٩٢٤ ملحق دور ١٩٢٥ ص ٧٥، وشالارون رقم ٢٤٢ حيث يستبعد فكرة الضمان فى جانب المستأجر فى جميع الحالات التى يساهم فيها المستأجر فى الإعداد للرحلة تأسيساً على الفكرة العامة فى مشاركة الدائن للمدين فى تنفيذ الإلتزام إذ يظل المدين لو دائماً الملتزم ويستند إلى حكم المحكمين فى قضية أصيبت فيها السفن بعيب فى التستيف الملاحى راجع إلى خشب الفواصل الذى قدمه المستأجر: تحكيم ٩ مايو ١٩٣٨ ملحق دور ١٦ ص ١١٢، ويستثنى حالة وقوع خطأ متميز من المستأجر إذ يسأل عنه عندئذ على الأساس التقصيرى: بلريس ٥ نوفمبر ١٩٥٤ بحرى ١٩٥٥ ص ٦٠١، تحكيم ٧ ديسمبر ١٩٦٠ بحرى ١٩٦١ ص ٦١٤. هذا مع التحفظ دائماً بالنسبة لحالة ما يقدم المستأجر للربان معلومات عن المكان المختار إذ يفترض انه يضمن صحتها وان للربان ان يطمئن إليها.

إلى المكان المعين لوصولها فترسو فيه وهناك تفرغ حمولتها . وفى الحالتين - عند الشحن والتفريغ - لا يعفى السفينة من الذهاب إلى الميناء المعين إلا سبب تتوافر له شروط القاهرة . ولكن قد تقوم أمام الربان فى سبيل الوصول إلى هذا الميناء صعوبات لا ترقى إلى مرتبة الموانع القهرية ، وهنا تقضى عليه القواعد العامة مع ذلك بمواجهتها وتحمل نتائجها .

وقد أشار القانون المصرى الجديد فى المادة ١٩٣ إلى ذلك فى حالة التفريغ ، فقال أنه « إذا تعذر على السفينة الوصول إلى الميناء المتفق على تسليم البضائع فيه وجب على المؤجر أن يوجهها إلى أقرب ميناء (وكان النص يقول : مكان) من الميناء المذكور - وفى هذه الحالة يتحمل المؤجر مصاريف نقل البضائع إلى هذا الميناء .- وإذا كان تعذر الوصول إلى الميناء المتفق عليه ناشئاً عن قوة قاهرة إلتزم المستأجر بهذه المصاريف » .

وتفادياً لهذا النص يدرج المجهز - عادة - بعد بيان الشحن أو التفريغ عبارة أن السفينة - تذهب إليه أو إلى أقرب مكان منه يمكنها الوصول إليه فى أمان ، وبهذا يبدو الشرط كتحفظ أو قيد على إلتزام الربان ، بحيث إذا صادفته عقبة تجعل تنفيذ إلتزامه غير ممكن كان له أن يذهب إلى أقرب ميناء منه يمكنه الذهاب إليه فيشحن فيه أو ينهى رحلته قبل نهايتها الطبيعية ويفرغ البضاعة .

٤٠٦ - ويلاحظ أن شرط « أقرب ما يمكن . . » يتضمن مفهوم شرطى ميناء مأمون ومرسى مأمون ، لأن الربان فى هذين الشرطين إذا وجد خطورة فى المرسى أو الميناء الذى عينه المستأجر فله أن يرفض الذهاب إليه وأن يتوجه إلى أقرب مكان يمكنه الذهاب إليه إن لم يعيم له المستأجر مكاناً آخر . ولكن بين شرط أقرب ما يكون وهذين الشرطين فرقاً فى ظروف وضع كل منها ، ففى شرطى الميناء والمرسى المأمون الفرض أن المجهز لا يعلم - وقت العقد - الميناء الذى ستتجه إليه السفينة ولا يعلم سوى المنطقة الجغرافية التى يقع فيها ، ولذا يكون من الطبيعى أن يحتاط لنفسه فيشترط فى العقد على المستأجر أن يكون الميناء أو المرسى الذى يعينه فيما بعد « مأموناً » . أما هنا فالميناء أو المكان معين بالعقد

والفرض أن المجهز يعرفه وإن كان لا يعلم ما إذا كانت سفينته يمكنها فى ظروف النقل أن تتجه إليه فيحتاط لنفسه بإن يقرر أن السفينة ستذهب إليه أو إذا لم يمكنها ذلك فهى تتجه إلى أقرب مكان إليه بقدر ما يمكنها ذلك .

ويقول لوكلير أن هذا الشرط كان له ما يبرره فى القرن التاسع عشر ، وكان يوضع فى مشارطات الرحلات من أوروبا إلى أمريكا ، ويواجه حالة ما لا تستطيع السفينة التفريغ فى الميناء المقرر للوصول فكان من مصلحة المستأجر أن لا تعود بالحمولة إلى أوروبا ولهذا فهو يأذن الربان فى أن يفرغها فى أقرب مكان ممكن إلى هذا الميناء . وبقى الشرط وظل يدرج فى المشارطات حتى وقتنا الحاضر .

٤٠٧ - أثر أو مفهوم الشرط: هل يفهم هذا الشرط على أن المجهز - فى ظله - له أن يمتنع عن الذهاب إلى الميناء المحدد لمجرد قيام أى عقبة فى سبيل ذلك أم يلزم أن يتوافر لهذه العقبة شروط القوة القاهرة .

اختلف الرأى: فهناك التفسير المضيق ، إذا يرى أن المجهز عليه قبل إبرام العقد أن يستعلم عن الميناء المحدد بها وهو أدرى الناس بما إذا كانت سفينته يمكنها دخول هذا الميناء أولاً . ولهذا فإن المجهز ليس له أن يتمسك بالشرط والذهاب إلى مكان غير المحدد بالمشارطة متى عجزت سفينته عن دخوله ، إلا إذا كان عجزها راجعاً إلى سبب له وصف القوة القاهرة أى غير متوقع وقت إبرام العقد وغير ممكن التغلب عليه ، خاصة وأن من المصلحة الكبرى للمستأجر أن تسلم السفينة حمولتها فى المكان الذى أرسلت البضاعة إليه . ويلاحظ هذا الرأى أن اشتراط القوة القاهرة كمانع من دخول السفينة الميناء المعين لا يجعل الشرط عبثاً بل تظل له فائدة متى كانت مدة قيام المانع مؤقتة ، فهذا المانع القهرى المؤقت يوجب على المجهز الإنتظار حتى يزول طبقاً للقواعد العامة ، أما فى حالة وجود الشرط فإن للربان أمام هذا المانع المؤقت أن يتمسك بحقه فى التوجه إلى أقرب مكان ممكن[1] .

---

(١) مقالة عن الشروط الغامضة فى المشارطات بحرى ١٩٦٢ ص ٧٠٣ .

ويقترح هذا الرأى المضيق أنه إذا أريد أن يكون للشرط فائدة فإنه يجب أن ينص فيه على أنه يواجه وقائع محددة لاحقة لإبرام المشارطة لا يعلمها المجهز عند إبرامها (لوكلير السابق) وفى غير هذه الصورة لا يتحرك الشرط إلا أمام القوة القاهرة - كما يلاحظأن المجهز الذى يقوم لديه شك حول أمكان دخول سفينته الميناء المعين فإن عليه أن يشترط فى الميناء والمكان أيا كان أن يكون مأموناً ، فإن لم يفعل فليس له أى تعلل ويتمسك بشرط عام غامض كشرط أقرب ما يكون[1] .

أما الرأى الآخر فهو موسع ، يقول إن قصر الشرط على حالة القوة القاهرة يجعله لغواً لأن المانع القهرى متى قام رتب أثره دون حاجة إلى التمسك بالشرط ، ولكن من ناحية أخرى لا يمكن تطبيق عبارة الشرط على إطلاقها والسماح للمجهز بعدم الذهاب إلى الميناء المحدد لمجرد قيام مانع كان موجوداً والمفروض أنه كان يعرفه وقت إبرام العقد ، إذ عليه أن يستعلم - قبل التعاقد - عن ظروف الرحلة والميناء وتقدير إمكانياته فإن أهمل فعليه أن يتحمل نتيجة إهماله . ولهذا فإن الشرط لكى ينطبق - فى هذا الرأى - لا يلزم أن يكون المانع قهرياً بل يكفى أن يكون المجهز معذوراً فى جهله به أو أن يكون مانعاً غير مؤكد له صفة إحتمالية ، أما إذا كان مانعاً قائماً وقت العقد ويعلمه المجهز أو المفروض أن يعلمه فهو لا يحرك الشرط ، مثلاً إذا كانت السفينة لا يمكنها دخول الميناء المحدد فى المشارطة بسبب ضخامة حجمها فهذا مانع يجب أن يعرفه المجهز فإن تعذر عليها دخول الميناء وذهبت إلى ميناء قريب فإن المجهز المؤجر عليه تعويض المستأجر عن ذلك .

وينظر رأى ثالث - وسط - إلى كون المانع مؤقتاً أو دائماً ، فإن كان مؤقتاً فلا ينطبق الشرط إلا إذا كان تأخر السفينة فى إنتظار زواله تأخيراً غير عادى « anormal » ليس من المعتاد أن يتوقعه الطرفان عند إبرام العقد . فهذا الرأى لا يتطلب مانعاً قهرياً وإنما يكتفى بكون المانع يطول وقتاً غير معتاد .

---

(١) جرانميزون فى تعليق تحت كان ٢٥ ابريل ١٩٥٨ بحرى ١٩٥٨ ص ٤٨٦ وهو يؤيد الحكم . جانتزت مقال فى دور ٢٥ ص ١ بعنوان ملاحظات حول شرط اقرب ما يكون ، ولوكلير فى مقال عن الشروط الغامضة بحرى ١٩٦٢ ص ٧٠٣ ويرى أن هذا الشرط لا مبرر له إطلاقاً الآن .

(أ) يخول شرط « أقرب ما يمكن » الربان الذى يتعذر عليه دخول الميناء المتفق عليه بسبب عقبة نشأت (أو عرفت) بعد إبرام العقد أن يستمر فى طريقه إلى أقرب ميناء وأن يعطى هناك الإخطار بالإستعداد (ويلاحظ أن كلمتى « أو عرفت » موضوعة بين قوسين بسبب أنها ليست محل إتفاق أعضاء اللجنة إذ رأى بعضهم أنه يلزم فى المانع الذى يبرر إستخدام الشرط أن يكون لاحقاً على إبرام العقد أما إذا كان موجوداً وقته ولم يكن المجهز يعرفه وعرفه بعد ذلك فلا يشفع له جهله به إذ كان عليه أن يستعلم جيداً عن ظروف الميناء قبل إبرام المشارطة).

(ب) ويخول هذا الشرط كذلك الربان الذى يحاط علماً بهذه العقبة أن ينحرف عن طريقة أو أن يغادر الميناء البور port call دون إلتزام بالذهاب إليه. وصورة ذلك أن يخطر الربان بالراديو وهو فى طريقة إلى الميناء بأن عمق المياه لن يمكنه من دخول الميناء فيكون له أن ينحرف عن طريقة إلى هذا الميناء ويتجه إلى أقرب ميناء.

(جـ) إذا رأى الربان لسبب معقول أن يستعمل حقه فى هذا الشرط وفرغ كل الحمولة أو جزءاً منها فإن البضاعة تتحمل النفقات (بما فيها تكاليف نقل البضاعة إلى ميناء الوصول)، ومخاطر العملية، ويحسب الوقت الذى تستغرقه عملية الشحن والتفريغ من وقت العمليات. أما الوقت الذى يستغرقه الذهاب من ميناء التفريغ إلى مكان الوصول فلا يحسب.

(د) وأخيراً، فإنه إذا إستخدم الربان - بسبب معقول - حقه فى هذا الشرط وفرغ البضاعة فى ميناء غير الميناء المتفق عليه فلا يكون ثمة محل لتخفيض فى الأجرة أو زيادتها.

٤٠٨ - أما القضاء فيأخذ برأى يمكن وصفه بأنه وسط بين هذه الآراء كلها، ويقترب كثيراً من الرأى الذى وصفناه بأنه الرأى الموسع، وهو إذ يشترط للسماح بتطبيق الشرط [illegible] له وصف القوة القاهرة

---

(١) جوفارى رقم ٧١ وتعليق له فى بحرى ١٩٥٩ ص ٥٤ بعنوان حول حكم « Hemose ». انظر ريبير ٢ - ١٥١٤.

(٢) تحكيم بوردو ودور وإيكار فى أول مايو ١٩ ملحق دور ٨ ص ٢٦٧. فارو فى مقاله بحرى ١٩٦٠ ص ٣٢٣.

لا يشترط فى هذا المانع الشروط المقررة لاعتبار المانع قهرياً ، بل يكتفى بكونه مانعاً له وصف إستثنائى وغير عادى فى مدى توقعه وأثره ومدته ، ولكنه لا يتطلب كونه غير ممكن التغلب عليه بل يكفى أن يكون إستثنائياً غير عادى « anormal » .

والقضاء - حرصاً منه على فرض إحترام جدية التعهدات - لا يسمح للمجهز بالإمتناع عن الذهاب إلى الميناء المحدد فى المشارطة إذا كان فى وسع المجهز أن يستعلم مقدماً عن ظروف الرحلة ، ومن ذلك ما حكم به من حرمانه من التمسك بالشرط إذا كان المانع هو أن السفينة ذات غاطس غير عادى فى حين أن الميناء له مد وجزر وعمق معروف مقدماً ولهذا فليس للمجهز أن يدعى أنه فوجىء بهذا المانع بل إنه يعتبر مرتكباً خطأ فى التوقع يتحمل هو نتائجه[1] . وكذلك كون السفينة وجدت الميناء محاطاً بالثلج لأن ذلك أمر متوقع أو من الواجب توقعه[2] .

فالشرط إذن فى نظر القضاء هو أن يكون المجهز أو الربان لم يتوقع المانع الذى صادفته السفينة . وأنه كان معذوراً فى عدم توقعه .

فلا يعتبر كذلك الجو السىء الذى يواجه السفينة ولا هياج البحر هياجاً شديداًيمنعها من الاستمرار فى سيرها أو حتى بجبرها على الالتجاء إلى ميناء ، فكل هذه عوامل متوقعة فى الرحلات البحرية ، وكل ما تؤدى إليه تأخير فى الرحلة عادى ومتوقع ويتحمله المجهز[3] .

استعداد السفينة للعمليات :

٤٠٩ - لا يكفى المؤجر - لكى يعتبر قد نفذ إلتزاماته فى خصوص عمليات الشحن - أن يتقدم بالسفينة فى الموعد المحدد وفى المكان المعين فى الميناء إذا كانت عمليات الشحن غير ممكنة عملا بسبب أن السفينة غير مستعدة لاستقبال البضاعة ، إما لعدم صلاحيتها للرحلة إطلاقاً فيكون من العبث شحن البضاعة عليها إذا كان من الواضح أنها ستفرغ ثانية ،

---

(١) محكمة كان فى ٢٥ ابريل ١٩٥٨ بحرى ١٩٥٨ ص ٤٨٦ .

(٢) س جان ٢٠ مايو ١٩٢٦ دور ١٦ ص ١٤٦ .

(٣) جانتزن ، المقال السابق .

وإما لأن عمليات الشحن لا يمكن البدء فيها قانوناً لعدم إتخاذ الإجراءات القانونية والإدارية اللازمة ، وإما - أخيراً - لأن السفينة وإن كانت تصلح للقيام بالرحلة إلا أن معدات الشحن عليها وعنابرها وحالتها عموماً لا تمكن من وضع البضاعة فيها .

صلاحية السفينة للملاحة (الشحن) :

٤١٠ - وقد سبق أن تعرضنا لهذه المسألة وقلنا أن صلاحية السفينة ليست صفة يلزم توافرها فيها بل هى - فى المشارطة بالرحلة - وسيلة المؤجر لتنفيذ إلتزامه بالنقل .

وفى خصوص المشارطة بالرحلة يثور السؤال عن الوقت الذى يجب أن تتوافر فيه صلاحية السفينة للملاحة ، هل يلزم أن تتوافر فى الوقت المقرر لبدء عمليات الشحن أم يكفى أن يكون متوقعاً توافرها وقت البدء فى الرحيل الفعلى ؟ مثلا إذا كانت السفينة بحاجة إلى إصلاحات وعمليات اتصبح صالحة للملاحة فهل للمستأجر الامتناع عن بدء العمليات واعتبار المؤجر مخطئاً لأن السفينة - فى هذه اللحظة - ليست صالحة للملاحة أم يلزم المستأجر ببدء العمليات على أساس أن السفينة وإن كانت الآن ليست صالحة للملاحة إلا أنها ستصبح كذلك أثناء الشحن وقبل بداية الرحلة ؟ . بعبارة أخرى ما هى اللحظة التى ينظر فها إلى صلاحية السفينة ؟

الراجح أن العبرة هى بوقت بداية الرحلة لا بوقت بداية عمليات الشحن ، وإنما إذا كان واقع الحال يكشف عن أن السفينة لن تصبح صالحة وقت الرحيل بالنظر إلى ما تتطلبه من إعداد وإصلاح أمكن للمستأجر أن ترفض شحن البضاعة على أساس أن ما ينقص السفينة جوهرى أو يتطلب وقتاً وجهداً كبيراً .

ويقوم هذا الرأى الراجح على أن مشارطة الإيجار بالرحلة تنفذ - بطبيعتها - بشكل متتابع ، إذ يتضمن تنفيذها ذهاب السفينة إلى ميناء شحن ثم شحن للبضاعة ثم رصها ثم الرحيل إلى ميناء الوصول ثم دخول هذا الميناء وتفريغ البضاعة وأخيراً تسليمها . ويقوم فى خصوص تنفيذ كل من هذه العمليات إلتزامات متقابلة على الطرفين ولهذا يجب بالنسبة

لكل منها النظر إلى وقت تنفيذه والهدف منه لتحديد مداه ، وبالنسبة إلى إعداد السفينة لتصبح صالحة للملاحة نجد أن المؤجر يلزم بتقديم سفينة قادرة على تنفيذ الرحلة ، فلتحديد مضمون هذا الإلتزام وهدفه ننظر إلى وقت تنفيذه أى وقت بداية الرحلة . وهو الوقت اللاحق على إتمام شحن البضاعة ، ولهذا فإنه بالنسبة لعملية الشحن يجب أن تكون السفينة جاهزة له فى الوقت المعين لتنفيذ الشحن ، وبالنسبة للإلتزام بالقيام بالرحلة - وهو الذى يجب أن تكون السفينة قادرة عليه وصالحة له - يكفى أن تكون السفينة جاهزة له عند إتمام الشحن لأن هذا وقت الرحيل[١] .

ومعنى ذلك أن من الممكن للمجهز أن يجرى إصلاحات بسيطة فى السفينة مثلاً أثناء عملية الشحن وبشرط أن لا يعوق ذلك عمليات الشحن أو الرص ، وإنما المعيار بين الإصلاح البسيط والإصلاح الجسيم عسير التطبيق فى العمل ، وقد حكم بأن الإصلاح الجائز يجب أن لا يكون مما ينصب على جزء أساسى فى السفينة أو يتطلب فحصاً جديداً فى ميناء آخر بمعرفة الخبراء ، إذ عندئذ تعتبر السفينة غير صالحة للملاحة فى الوقت المقرر للشحن وعند بداية الرحلة[٢] .

وقد حكمت بهذه المعانى محكمة إستئناف جنوا[١] فقالت «ليس فى القانون الذى يوجب على الربان ضمان صلاحية السفينة ولا فى شروط العقد الذى يوجب أن تكون السفينة صالحة من جميع الوجوه للرحلة ما يوجب أن تكون هذه الصلاحية مكتملة فى اللحظة التى يعلن فيها الربان إستعداده لتلقى البضاعة بل يكفى أن تتحقق هذه الصلاحية بعد تمام الشحن وفى الوقت الذى يجب أن تكون فيه السفينة ميتعدة للرحيل - وترتيباً على ذلك فإنه يمكن خلال عمليات الشحن القيام بإصلاح تلفيات بالسفينة ولكن على شرط أن لا تعوق عمليات الشحن والرص - وإذا لم تنته هذه الإصلاحات خلال الشحن كان الربان مسئولاً أمام المستأجر حتى

---

(١) انظر تعليق كوبيانش فى دور ٣ ص ٤٧٤ تحت إستئناف جنوا فى ٢٨ يونية ١٩٢٣ .

(٢) قرار تحكيم دور وريبير وجوفارى فى ٢١ فبراير ١٩٥٠ بحرى ١٩٥٠ ص ٣٥٢ وقرار تحكيم برودورومیدیس فى ٣ فبراير ١٩٦١ بحرى ١٩٦١ ص ٥٥٧ .

(١) س جنوا ٢٨ يونية ١٩٢٣ دور ٣ ص ٤٧٤ وتعليق كوبيانش .

ولو كان الربان يقدر - تقديراً معقولاً - أن وقت الشحن كان يكفى لإنهاء عمليات الإصلاح وذلك لأنه مسئول عن جميع نتائج عدم صلاحية السفينة عند بداية الشحن ».

٤١١ - إتمام الإجراءات القانونية : وكما رأينا أن على المستأجر أن يتدبر أمره فيما يتعلق بإعداد المستندات وإستيفاء الإجراءات الخاصة بتصدير بضاعته من ميناء الشحن ، فكذلك على المؤجر أن يستوفى الإجراءات القانونية التى تلزم للسماح بشحن السفينة أو تفريغها ، إذ تقضى اللوائح عادة أن يقدم الربان مستندات معينة هى المنافستو ومشارطة إيجار السفينة ودفتر يومية السفينة لكى يحصل على الإذن بالشحن ، وكثيراً ما يحدث أن يحصل الربان على هذا التصريح قبل أن يقدم هذه المستندات ، وفى هذه الحالة يعتبر الشحن جائزاً .

ويرفض القضاء إعتبار الشحن جائزاً ، وبالتالى إعتبار مدة العمليات قد بدأت ، إذا لم يستوف الربان هذه الإجراءات الجمركية(٢) .

وفى خصوص التفريغ ، لا يجوز تفريغ شيء من البضاعة قبل أن يقدم الربان تقريره البحرى أمام القاضى التجارى ، وذلك فيما عدا حالة الخطر .

ومعنى ذلك أن التفريغ لا يعتبر جائزاً ولا تعتبر السفينة مستعدة ما لم يتوافر هذا الشرط .

وفى كل حال ، ودون الدخول فى تفصيلات ، يلزم بوجه عام أن تكون السفينة قد استوفت كافة الإجراءات القانونية ، والإجراءات التى قد تتطلبها سلطات الميناء فى أحوال خاصة .

إعداد السفينة للعمليات المطلوبة :

٤١٢ - يلزم كذلك أن تكون السفينة مستعدة مادياً لاستقبال البضاعة طبقاً للشروط المتفق عليها ، بمعنى أن تكون العنابر والأقسام المخصصة لها جاهزة تماماً لذلك ، فعلى الربان تنظيف العنابر وإعدادها ،

---

(٢) كاليه ١٢ يونية ١٩٢٩ ملحق دور ٧ ص ٣٦٣ ، [illegible] ٢٧ مارس ١٩٢٤ دور ٨ ص ٦٤ .

وفحص مستودعات المياه والخراطيم وأدوات الإطفاء الكهربائية ومعدات الشحن والأوناش ومعدات تستيف البضاعة، إلى غير ذلك[١].

هذه مسائل عامة.

وهناك مسائل يجب النظر إليها بخصوص كل رحلة وحمولة:

- فبالنسبة إلى وسائل الشحن، يجب إحتلام ما يرد خاصاً بها فى المشارطة، وفى جميع الحالات يجب أن تكون السفينة قادرة على العمل بوسائلها الخاصة أى أن تكون روافعها قادرة على العمل ولو كانت المشارطة تقضى أن العمليات تتم بواسطة روافع الميناء.

ويغلب أن ينص على أن السفينة تكون مزودة بروافع ذات قدرة معينة، وعندئذ لا تلزم السفينة فيما يجاوز هذا القدر.

- وبالنسبة إلى مجموع الحمولة، تعتبر السفينة غير مستعدة للعمليات إذا كان جزء من الحمولة لا يمكن شحنه فوراً بسبب أن بعض عنابر السفينة المعدة لاستقبال الحمولة لا يزال مشغولاً.

- وكذلك بالنسبة للعمال اللازمين، إذا كان هؤلاء العمال مشروطاً أن تقدمهم السفينة فلا تعتبر مستعدة إذا لم تكن بالفعل قد أعدتهم للعمل[١].

٤١٣ - متى توافرت للسفينة هذه الشروط، بأن تواجدت فى الميناء والمكان الصحيحين، جاهزة من الناحية المادية، واستوفت الإجراءات القانونية اللازمة، فقد نفذ المجهز إلتزامه بالاستعداد ووجب على المستأجر أن يبدأ العمليات. ولكن يلزم لذلك أن يخطره الربان بأنه مستعد، على النحو الذى رأيناه.

---

(١) فريكان، مسئولية الناقل البحرى، باريس ١٩٥٧ ص ٢٠٣. لوكلير رقم ٩٠.

(١) ايزنشتين ص ٢٩. كاليه ١٠ ابريل ١٩٢٣ ملحق ١٩٢٣ ص ٢٢٣.

المبحث الثــالث

عمليــات الشحـن والتفريـغ[١]

الإخطــار من الربان أن السفينة مستعدة

notice of readiness avis de mise à dispoition

٤١٤ - متى كانت السفينة قد إستعدت تماماً لإستقبال البضاعة فقد وجب إخطار المستأجر بهذا الوضع كي يبدأ في تنفيذ إلتزامه بالشحن، ويكون ذلك بإخطار يرسله الربان للمستأجر أو وكلائه بأن العمليات يمكن أن تبدأ لأن شروط وضع السفينة تحت تصرف المستأجر قد توافرت أو أنها ستتوافر في اللحظة المحددة لبدء العمليات.

وعادة تحدد المشارطة الأشخاص الذين يرسل إليهم هذا الإخطار (to notify, à notifier) ، في حالة الشحن، وتعين سندات الشحن الذي يرسل إليه الإخطار بالتفريغ وهو عادة وكيل أو أمين الحمولة.

هذا الإخطار بالإستعداد هو الحاسم في تحديد اللحظة التي تبدأ فيها العمليات وبالتالي اللحظة التي يبدأ منها حساب مدد هذه العمليات على عاتق المستأجر (بحسب الأصل)، ولهذا يجب أن لا يختلط بإخطار آخر يرسله الربان ويخطر فيه المستأجر لا باستعداد السفينة بل بقرب وصولها إلى المكان المعين ويسمى لذلك الإخطار بقرب الوصول أو بتحديد التاريخ المتوقع لوصولها Expected time Arrival ، ويرسل عادة بالتلغراف للمستأجر ويبين فيه التاريخ الذي يتوقع أن تصل فيه السفينة، ويرسل قبل هذا التاريخ بعدة أيام.

---

(١) وضعت اللجنة الدولية للقانون البحري مشروعاً خاصاً ببعض إجراءات ومدد الشحن والتفريغ وذلك في مؤتمرها المعقود في اثينا سنة ١٩٦٢ . وهذه القواعد تستهدف توحيد الأحكام في الموضوع الذي تعالجه عن طريق احالة الأطراف إليها في عقودهم، على غرار ما هو متبع في قواعد يورك وانفرس لسنتي ١٩٢٤ ، ١٩٥٠ في الخسارات المشتركة.

انظر في الموضوع الرسالة القيمة للدكتور عبد المنعم خلاف بعنوان غرامات التأخير، القاهرة سنة ١٩٨٧ وشلبي في مشارطات إيجار السفن، القاهرة سنة ١٩٨٧ .

٤١٥ - الإخطار بقرب الوصول E. T. A. والإخطار بالوصول : كثيراً ما تنص المشارطة على إخطارين خاصين بتاريخ وصول السفينة ، إخطار بقرب وصولها (E. T. A. Expected Time of Arrival) وإخطار آخر بوصولها فعلاً notice of arrival والأول هو الإخطار الذى يعطيه الربان فى الوقت المتفق عليه قبل الوصول إلى الميناء (م ١ من باب الإخطار بقرب الوصول من قواعد أثينا) ، ويحدد تاريخاً تقريبياً لوصول السفينة ، أما الثانى فيصدر قبل وصولها فعلاً بساعات قليلة ويعين لحظة محددة لهذا الوصول ، وعادة يتبع الإخطار بقرب الوصول فى إستئجار السفن لنقل بضاعة تستحضر من مصدرها أو من مكان آخر لتشحن مباشرة دون أن تنتظر بالميناء[١] .

وبين هاتين الصورتين من الإخطار بالوصول فروق عدة :

فالإخطار بقرب الوصول لا يلزم به حتماً أن تكون السفينة قد وصلت فى التاريخ المعين به لوصولها إذ هو تاريخ تقريبى ، فلا يسأل المجهز إن تأخرت عن ، ما لم يكن التأخير مبالغاً فيه فعندئذ قد يسأل عما تكبده المستأجر فى سبيل الإستعداد للعمليات إذ كان من الواجب فى هذه الحالة أن يخطره المجهز بالتأخير ، وكذلك الشأن لو وصلت السفينة مبكرة جداً عن التاريخ المعين بالإخطار فليس للمجهز مفاجأة المستأجر ومطالبته بالبدء فى العمليات فوراً بإخطار يرسله إليه بإستعداد السفينة لأن الغالب أن يكون المستأجر قد رتب أموره على موعد تقريبى من الموعد المذكور بالإخطار بقرب الوصول .

أما الإخطار بالوصول فعلاً « Notice of Arrival » فأثره أكثر تحدداً وإلزاماً لأنه يقدم بياناً محدداً ، والفرض أن يكون الوقت أو التاريخ المبين فيه صادقاً أى مطابقاً للواقع ، ولا يكون هناك محل لإلزام المستأجر

---

(١) وإذا كان متفقاً فى نفس العقد على ان تذهب السفينة إلى عدة موان فإن الإخطار بقرب الوصول المتفق عليه يلزم فقط بالنسبة للميناء الأول ، ولا يلزم بالنظر إلى الموانى اللاحقة إلا بالنسبة لما يبعد منها عن الميناء السابق عليه بمسيرة ثلاثة ايام على الأقل (م ٣ من قواعد أثينا فى باب الإخطار بقرب الوصول) . وكان قد اقترح فى اللجنة ان يكون معيار ما إذا كان يلزم إخطار جديد لكل ميناء هو النظر إلى ما إذا كانت الموانى فى دولة واحدة أو لا ، ولكن إتفق على المعيار الوارد بالنص لأنه وحده المعيار الفعال .

بتحمل سريان المدة المقررة للعمليات قبل هذا الوقت ولو وصلت السفينة قبله بالفعل ، أما إذا تأخرت عنه السفينة وكان ذلك بخطأ من الريان أو كان الربان يعلم التأخير ولم يخطر به المستأجر فى وقت مناسب فإن المجهز يلزم بتعويض المستأجر عن الضرر الذى يكون قد أصابه بسبب إنتظاره السفينة فى الميناء .

والإخطار بقرب الوصول والإخطار بالوصول ، كلاهما لا يصل فى تحديده وأثره إلى مرتبة الإخطار باسستعداد السفينة فعلا للعمليات ، ولا يعفى الإتفاق عليهما من الإلتزام بإعطار الإخطار بالاستعداد (كذلك قواعد أثينا ٢ باب الإخطار بقرب الوصول) .

فالإخطار بالإستعداد يعنى أن الربان نفذ الإلتزامات المطلوبة منه فى وضع السفينة تحت تصرف المستأجر تنفيذاً للمشارطة ، بمعنى أن السفينة وصلت إلى المكان المطلوب وصولها إليه وأنها مستعدة فعلاً للعمليات أو أنها ستصبح مستعدة فى الوقت اللازم لها (قواعد أثينا) .

ولهذا فلا يجوز للربان أعطاء الإخطار بالإستعداد قبل إنتهاء المدة المحددة - فى الإخطار بقرب الوصول - لوصول السفينة إلى الميناء ، لأنه يكون عندئذ سابقاً لأوانه وغير صادق فى بيانه ، ويرتب مسئولية الربان عن الضرر الذى يتكبده المستأجر بسبب استعداده قبل الوقت المناسب .

ولذا فإن المستأجر يكون ملزماً ، منذ وصول هذا الإخطار إليه وطبقاً لأحكام المشارطة . ببدء العمليات ، وسنعود إلى ذلك مرة أخرى .

٤١٦ - شكل الإخطار بالاستعداد ووقته : يغلب النص فى المشارطة على أن الإخطار بالإستعداد يجب أن يكون مكتوباً ، فإن لم ينص على ذلك فالمعتاد أن يكون فى صورة خطاب أو تلغرف ، ويمكن أن يكون تليفونياً أو حتى شفوياً وهو ما قد يحصل فى ميناء التفريغ .

---

(١) انفرس ٦ يناير ١٩٢٣ دور ٢ ص ٢٦١ .

أما فى ميناء الشحن فيرى البعض ضرورة أن يكون مكتوباً إذا كان بالمشارطة «شرط بتاريخ الإلغاء»[١].

وإذا تعدد المستأجرون أو المرسل إليهم كفى إعلان فى الصحف باستعداد السفينة ، وهو ما يجرى عليه العرف فى الخطوط المنتظمة .

ويجرى العرف أن يسلم الإخطار بالإستعداد للمرسل إليه إلا فى ساعات العمل الرسمية[٢].

والعبرة فى سريان المدة التالية له هى من وقت وصول الإخطار أو تسليمه للمرسل إليه أو المستأجر لا من وقت إرساله لأن المدة اللاحقة له تكون - عموماً - من حقه ليستعد فيجب أن يمكن منها كاملة ، ولهذا فإن الإخطار المسلم يوم أحد يعتبر قد سلم فى أول يوم عمل تال ، وكذلك شأن الإخطار المسلم يوم السبت بعد الظهر إذا كان العمل معطلا فيه .

وتنص **مشارطة جنكون** على أن تبدأ مدة العمليات من الساعة الأولى بعد الظهر إذا أعطت السفينة إخطاراً باستعدادها للشحن قبل الظهر ، ومن الساعة السادسة صباحاً من يوم العمل التالى إذا أعطى الإخطار أثناء ساعات فتح المكاتب بعد الظهر - ويجب أن يسلم الإخطار إلى الشاحنين السادة . . . . (م ٥ - ٤) ، وتقضى بنفس الحكم بالنسبة للتفريغ » (م ١٦ - ١) .

وتقول **مشارطة لوتيسيا** أن مدة العمليات تبدأ فى سريانها منذ بداية ساعات العمل اللاحق على استعداد السفينة للشحن أو التفريغ وحريتها فى العمل وبعد أن يكون الربان قد أخطر بالكتابة الشاحن أو المرسل إليهم أو وكلائهم أثناء ساعات العمل المكتبية المعتادة (م ٦) .

أما فى نقل الزيوت ، والعمليات تتم فيه بسرعة بسبب استعمال المضخات ، فالمدد أقصر وقيمة الوقت أكبر ، ولهذا تقول **مشارطة إيجار سفن الصهاريج** تبدأ مدة العمليات من وقت أن تكون السفينة مستعدة لإستقبال البضاعة أو تفريغها ، وعلى الربان أن يخطر مندوب المستأجر

---

(١) ايزنشتين ، ص ٣٥ .

(٢) س اكس ١٩ يونية ١٩٣٣ لملحق ١٩٣٣ ص ٣٥٢ .

قبل هذا الوقت بمدة ٦ ساعات سواء كانت السفينة فى مكانهاأولا (م ٧ من مشارطة لندن لسفن الصهاريخ) .

٤١٧ - هكذا تبدأ سريان المهلة الأولى عندما :

١ - يكون للسفينة وصف السفينة التى وصلت arrived ship وقد تعرضنا لوصول السفينة إلى الميناء أو المرسى المتفق عليه .

٢ -ومستعدة لأن تشحن أو تشحن أو تفرغ .

٣ - أصدرت الأخطار بإستعدادها للعمليات .

عندئذ يكون على المستأجر أن يتصرف حسب المعقول إذا لم يكن هناك إتفاق على شىء محدد .

٤١٨ - مدد الشحن والتفريغ : ونكتفى بايراد نصوص القانون التى تحيل فى هذه المدد إلى **العرف**[١] .

وتقول المادة ١٨٢ : ١ - يلتزم المستأجر بشحن البضائع وتفريغها فى المدة المتفق عليها فى عقد الإيجار فإذا لم ينص فى العقد على مدد معينة وجب الرجوع إلى **العرف** .

٢ - ويتبع فى حساب المدد وبدء سريانها العرف السائد فى الميناء الذى يجرى فيه الشحن أو التفريغ فإذا لم يوجد عرف فى هذا الميناء اتبع العرف العام .

وتضيف المادة ١٨٣ : ١ - إذا لم يتم الشحن أو التفريغ فى المدة الأصلية التى يحددها العقد أو العرف سرت مهلة إضافية لا تتجاوز المدة الأصلية ويستحق عنها المؤجر تعويضاً يومياً يحدده العقد أو العرف ،

---

(١) انظر فى التفصيلات كتابى فى مشارطات إيجار السفن رقم ٣٩٨ مابعده ص ٤٢٨ وما بعدها .

فإذا لم يتم الشحن أو التفريغ خلال المهلة الإضافية سرت مهلة إضافية ثانية لا تتجاوز المدة الأولى ويستحق المؤجر عنها تعويضاً يومياً يعادل التعويض اليومى للمهلة الإضافية الأولى زائداً النصف، وذلك دون إخلال بما يستحق من تعويضات أخرى.

٢ - ويعد التعويض اليومى الذى يستحق عن المهل الإضافية من ملحقات الأجرة وتسرى عليه أحكامها.

المادة ١٨٤ : ١ - إذا تم الشحن قبل إنتهاء المدة المعينة له فلا تضاف الأيام الباقية إلى مهلة التفريغ ما لم يتفق على غير ذلك.

٢ - ويجوز الاتفاق على فتح المستأجر مكافأة عن الإسراع فى إيجار الشحن أو التفريغ.

المادة ١٨٥ : للربان بعد إنقضاء مدد التفريغ إنزال البضائع المشحونة على نفقة المستأجر ومسئوليته ومع ذلك يلتزم الربان بإتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة عليلاً البضائع التى أنزلها من السفينة.

المادة ١٨٦ : إذا لم يشحن المستأجر كل البضائع المتفق عليها إلتزم مع ذلك بدفع الأجرة كاملة.

٤١٩ - المذكرة الإيضاحية :

ثم إنتقل المشرع إلى «التأجير بالرحلة» فذكر فى المادة ١٧٢ بغير حصر البيانات التى يشتمل عليها عقد الإيجار، لم يبين ما يترتب على عدم ذكرها من آثار تاركاً الأمر للقواعد تامة، ولكن العقد لا يستطيع على أية حال أن يقوم بدوره فى الإثبات إلا فى نطاق البيانات التى يتضمنها.

وتكلمت المادة ١٧٣ فى إلتزامات المؤجر مفصلة ما ذكرته المادة ١٦٨ إجمالاً، فأوجبت عليه تقديم السفينة فى الزمان والمكان المعينين صالحة للملاحة مجهزة يلزم لتنفيذ الرحلة والرحلات المتفق عليها. ويظل هذا الإلتزام عالقاً بذمة المؤجر وإلى مدة الرحلة بحيث إذا إقتضى الأمر خلالها إصلاح السفينة وإستكمال تجهيزها إلتزم المؤجر بذلك.

واحتفظت المادة ١٧٤ للمؤجر بكل من الإدارة الملاحية الإدارة التجارية للسفينة، وهو وضع منطقى لأن المؤجر هو الذى يتولى تجهيز السفينة بالمؤن والأجهزة والأدوات والبحارة، هو الذى يتولى

تنفيذ الرحلة فهو والحال كذلك المسئول عنها ، من المعلوم أن الإدارة تكون حيث تكون المسئولية .

وتتعلق المواد من ١٧٥ إلى ١٨٠ بإلتزامات المستأجر ، اهتمت على وجه الخصوص بإلتزامه بمراعاة مهل الشحن والتفريغ وكان العرب يسمونها (أيام السقائف) لكيلا تظل السفينة راسية على رصيف الميناء لفترة طويلة فى إنتظار وضع البضائع فيها أو تفريغها منها ، الأمر الذى يعود على المؤجر بالضرر وينشأ عنه خلل فى إنتظام العمل فى الميناء . وتركت المادة ١٧٥ كيفية حساب المهلة وبدء سريانها للعرف السائد فى ميناء الشحن أو التفريغ بحسب الأحوال ، وحيث لا يوجد العرف الخاص يسرى العرف البحرى العام .

وبينت المادة ١٧٦ جزاء عدم مراعاة المهل ، وتدرجت فى الجزاء لاحتمال أن تكون ظروف المستأجر قد اضطرته إلى التأخير فمنحته مدة إضافية أولى يستحق المؤجر خلالها تعويضاً يومياً يحدده العقد أو العرف ثم مدة يضاف فيها إلى التعويض اليومى نصفه ، كل هذا إذا لم يجاوز الضرر التعويضى اليومى ، فإذا جاوزه قضى بالتعويض المناسب ومن البديهى أن التعويض لا يستحق فى جميع الأحوال إلا إذا كان التأخير فى الشحن أو التفريغ منسوباً إلى المستأجر أو المرسل إليه أو تابعيها . فإذا كان سببه القوة القاهرة أو خطأ المؤجر أو خطأ تابعيه ، فلا تعويض . ويعتبر التعويض اليومى من ملحقات الأجرة وتجرى عليه أحكامها .

ولا تكمل مهلة الشحن مهلة التفريغ ما لم يتفق على إدماجها ، فتكون العبرة عندئذ بإتمامهما فى المهلة المعينة بغض النظر عما صرف صاحب الشأن فى البضاعة من وقت فى إتمام كل منهما على حدة ، وينبنى على قاعدة عدم الربط بين مهلة الشحن ومهلة التفريغ انه إذا إستطاع المستأجر إنجاز الشحن قبل إنتهاء المهلة المقررة له فلا يضاف ما اقتصده منها إلى مهلة التفريغ . وأجازت المادة ١٧٧ الاتفاق على منح المستأجر مكافأة إن إسرع فى إنجاز الشحن والتفريغ قبل المهل المقررة لإنجازهما ، لتكون المكافأة ثواب الهمة كما كان التعويض اليومى عقاب الاهمال والتراخى .

«وإذا انقضت مهل الشحن أو التفريغ دون أن ينفذ المستأجر إلتزمه اعتبر متخلفاً عن التنفيذ فيجوز للمؤجر طبقاً للقواعد العامة طلب فسخ عقد الإيجار مع التعويض ولا يثير هذا الفسخ صعوبة فى حالة التخلف عن الشحن ، بعكس الحال عند التخلف عن التفريغ حيث تكون البضاعة فى السفينة ويحتاج الأمر إلى تنظيم كيفية إخراجها ، وواجهت المادة ١٧٨ هذا الوضع فرخصت الربان فى إنزال البضاعة على نفقة صاحب الشأن فيها ومسئوليته ، ولكنها ألزمت الربان بإتخاذ ما يلزم للمحافظة عليها لكيلا يتعسف فى إستعمال السلطة فيلقى بالبضاعة على رصيف الميناء ثم يبحر بسفينته غير أبه بمصيرها .

ومن حق المستأجر أن يشحن من البضائع ما تستوعبه السفينة وفقاً لشروط العقد . فإذا شحن أقل من ذلك فلا حق له فى تنقيص الأجرة (المادة ١٧٩) لأن السفينة كانت تحت تصرفه عند بدء الرحلة وتظل تحت تصرفه خلالها ، والمؤجر ممنوع من إستعمالها بغير ترخيص منه (المادة ١٨٠) .

ووضعت المواد من ١٨١ إلى ١٨٤ أحكاماً بشأن بعض المسائل التى يثيرها إنقضاء عقد الإيجار .

فقضت المادة ١٨١ بفسخ العقد دون تعويض على طرفيه إذا إستحال البدء فى السفر بسبب قوة قاهرة أو حظر التجارة مع الدولة التى يقع فيها ميناء التفريغ .

وأجازت المادة ١٨٢ للمستأجر إنهاء العقد قبل البدء فى شحن البضائع مقابل تعويض المؤجر عن الضرر . واضافة المادة ١٨٣ حقه بعد بدء السفر فى طلب تفريغ بضائعه قبل الوصول إلى الميناء المتفق عليه بشرط أداء الأجرة ونفقات التفريغ كاملة . ولهذين الحكمين أهمية عملية فى التجارة الدولية ، إذ قد يكون قصد المستأجر من الإيجار نقل البضائع التى باعها إلى منشأة تجارية ثم يفسخ البيع قبل الشحن أو يشهر إفلاس المنشأة أثناء السفر ، فلا تبقى للمستأجر بعد ذلك حاجة إلى الإيجار ، فمن حسن التشريع تمكينه من إنهاء العقد دون تفريط فى حق المؤجر فى جبر الضرر الذى يلحقه من ذلك .

وواجهت المادة ١٨٤ الغرض الذى تحول فيه القوة القاهرة مؤقتاً دون البدء فى السفر أو دون الاستمرار فيه . والقاعدة الأساسية فى هذا الغرض هى بقاء الإيجار قائماً ونافذاً ما دام الأمر لا يعدو تأجيل السفر أو وقفه أو لبعض الوقت ، ولا تزاد الأجرة مقابل أيام التعطيل ومع ذلك قد لا تحتمل مصلحة المستأجر الانتظار فأجاز له النص إخراج بضائعه من السفينة لمواجهة الموقف بالحل الملائم كالبحث عن سفينة أخرى أو عن وسيلة أخرى لنقل البضائع وإذا أخرج المستأجر البضائع وظلت فى الميناء حتى زال أثر القوة القاهرة وتأهبت السفينة الأصلية للسفر ، فله أن يعيد شحن البضائع فيها ، لأن العقد لا يزال نافذاً كما قدمنا أياً كان الحل الذى يختاره المستأجر ، فعليه دفع الأجرة كاملة ونفقات إخراج البضائع من السفينة وإعادتها إليها .

ولا شك فى أن دفع الأجرة المتفق عليها هو أهم ما يقع على المستأجر من إلتزامات بيد أن ظروفاً قد تطرأ يصير معها إستحقاق الأجرة أو إستحقاقها بكاملها محل نظر ، وواجهت المواد من ١٨٥ إلى ١٨٨ هذه الظروف ووضعت لكل منها الحل الملائم .

فإذا بدأ السفر ثم إستحال الاستمرار فيه بسبب لا يرجع إلى المؤجر أو إلى تابعيه ، إلتزم المستأجر بدفع الأجرة وإنما بقدر ما تم من السفر فقط (المادة ١٨٥) فإذا وقعت الاستحالة بعد أن قطعت السفينة ربع الرحلة مثلاً فلا يلتزم المستأجر إلا بدفع ربع الأجرة ، ونرد على هذا لنص ملاحظتان :

(أ) لا يلزم المستأجر بدفع الأجرة أصلاً إذا نشأت الاستحالة من فغل المؤجر أو من فعل تابعيه ، كما إذا أشعلوا النار فى السفينة أو حطموا أجهزتها فإستحال عليها مواصلة السير .

(ب) يجب عدم الخلط بين هذا النص والمادة ١٨١ التى تقضى بفسخ عقد الإيجار إذا قامت قوة قاخرة يستحيل معها البدء فى السفر ، لأن هذه المادة الأخيرة تواجه الفرض الذى تقع فيه الاستحالة قبل البدء فى السفر بينما تتكلم المادة ١٨٥ فى الفرض الذى تقع فيه الاستحالة بعد أن تكون السفينة قد أبحرت .

وإذا حدث أثناء السفر ما يتعذر معه بلوغ ميناء التفريغ فقد ألزمت المادة ١٨٦ المؤجر بتوجيه السفينة إلى أقرب ميناء ثم البحث عن سفينة أخرى أو عن وسيلة أخرى لنقل البضائع إلى ميناء التفريغ، ويتحمل المؤجر مصروفات هذا النقل، ويتحملها المستأجر إذا كان تعذر بلوغ الميناء المذكور ناشئاً عن قوة قاهرة مؤقتة كإغلاق الميناء بسبب ثورة أو وباء. وفى جميع الأحوال يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة.

وإذا هلكت البضائع التى وضعها المستأجر فى السفينة فلا تستحق الأجرة (المادة ١٨٧ فقرة أولى). والمفروض بداهة أن الهلاك وقع بقوة قاهرة أو بفعل الغير الذى تتوافر فيه عناصر القوة القاهرة.

إذ يكون من العدل عندئذ أن يقتسم الطرفان آثار الحادث فيخسر المستأجر بضائعه، وتضيع على المؤجر أجرته، إلا إذا قبل المستأجر المخاطرة فيلزم بدفع الأجرة فى جميع الأحوال، أى ولو هلكت البضاعة.

وإذا كان الهلاك بفعل المؤجر أو بفغل تابعيه، فعليه التعويض وفقاً للمادة ١٦٩، وغنى عن البيان أن المستأجر لا يلزم فى هذا الفرض بدوره بدفع الأجرة.

أما إذا كان الهلاك بفعل المستأجر، فقد أوجبت عليه الفقرة الثانية من المادة ١٨٧ الأجرة كاملة. والأمر الذى يستوقف النظر فى هذا النص أن من بين الأسباب التى ذكرها لاستحقاق الأجرة إضطرار الربان إلى إلقاء البضاعة فى البحر أو إتلافها بأى أسلوب آخر بسبب «خطورتها أو ضررها أو حظر نقلها»، ولكن النص اشترط لاستحقاق الأجرة فى هذا الفرض أن يكون المؤجر غير عالم بحقيقة البضاعة وقت شحنها. فإذا ثبت علمه بحقيقتها، ضاعت عليه الأجرة إذ كان من واجبه أن يمنع شحن هذه البضاعة فى السفينة.

وتستحق الأجرة كاملة عن الحيوانات التى تنفق أثناء السفر بشرط ألا يكون ذلك بسبب يرجع إلى خطأ المؤجر أو خطأ تابعيه (المادة ١٨٧ فقرة ثالثة).

والهلاك وحده فى الظروف السالف ذكرها هو الذى يعفى المستأجر من دفع الأجرة. أما تلف البضاعة أو نقص كميتها أو إنخفاض قيمتها أثناء الرحلة، فلا يبرر إمتناع المستأجر عن دفع الأجرة أو طلب تخفيضها. وأكدت المادة ١٨٨ هذا المعنى فى أحد تطبيقاته فنصت على أن المستأجر لا يبرأ من الإلتزام بدفع الأجرة بترك البضائع التالفة أو الناقصة للمؤجر، مفوضة بذلك صورة أخرى من صور نظام الترك العينى.

المطلب الثـالث

مركز المؤجر والمستأجر فى المشارطة بالرحلة أمام الغير(١)

٤٢٠ - قدمنا أن مشارطة إيجار السفينة بالرحلة ليست فى أصلها عقد نقل وإن كانت تمهد لتنفيذ عملية نقل بضاعة للمستأجر أو لغيره، ولهذا لاتنطبق عليها أحكام النقل بل أحكام الإتفاق والنصوص القانونية الخاصة بمشارطات إيجار السفينة دون أحكام عقد النقل، ولكن المؤجر يلتزم - منذ شحن البضاعة - بالألتزامات التى تقع على الناقل عادة فى خصوص المحافظة على البضاعة وتنفيذ عملية النقل.

٤٢١ - «ومتى كان تنفيذ المشارطة مقصوراً على نقل بضاعة يملكها المستأجر ظلت آثار العقد مقصورة عليهما. ويكون ثمة محل هنا لتطبيق نص المادة ١٨١ من المشروع المصرى الذى يقرر أن «المؤجر فى المشارطة بالرحلة تكون له الإدارة التجارية للسفينة فضلا على إدراتها الملاحية».

٤٢٢ - ولكن الغالب أن يتبع إتفاق المشارطة إبرام عقود نقل لصالح الغير، بين المستأجر وهذا الغير الذى يقوم بدور الشاحن فى عقد النقل، فيؤدى ذلك إلى تطبيق أحكام عقد النقل إلى وتأثر تنفيذ المشارطة بأحكام هذا العقد الجديد اللاحق على أبرامها، كما قد يتبعها إبرام إيجار الباطن من جانب المستأجر الأول فيثور السؤال لمعرفة مركز كل من المؤجر والمستأجر أمام هذا الغير الذى دخل - بوصفه طرفاً فى عقد النقل أو الإيجار من الباطن - فى دائرة تنفيذ المشارطة.

---

(١) انظر فى تفصيلات هذا الموضوع كتابى مشارطات ايجار السفن ١٩٨٧ ص ٥٢٦ وما بعدها.

وقد يكون العقد الجديد مقصوداً به نقل الأشخاص، فيثور البحث لمعرفة مركز طرفى المشارطة من تنفيذ هذا العقد، ولكن هذا الموضوع خارج عن نطاق هذا الكتاب(١).

مركز المؤجر فى المشارطة بالرحلة أمام الغير - صورتان :

٤٢٣ - قدمنا أن المؤجر فى المشارطة بالرحلة يحتفظ بكل سلطاته فى استغلال السفينة بمعنى أن الادارة الفنية والادارة التجارية تظلان فى يده ولا ينقل شىء منهما للمستأجر، كما قلنا أن المشارطة بالرحلة تلقى على المؤجر التزامين، الأول تعهده بنقل البضاعة، والثانى بإصدار سندات شحن للمستأجر وللأشخاص الذين يعنيهم المستأجر. ويترتب على وجود الإلتزام الأخير أن المؤجر إذا أصدر سند الشحن للأشخاص المعينين، التزم بتسليم الباضعة إلى المستفيدين منها وبالأعباء الأخرى التى يرتبها فى ذمته إصدار هذه السندات، أما إذا أصدر المؤجر سند الشحن لصالح المستأجر نفسه وظل هذا السند فى يده بقى المؤجر فى دائرة المشارطة وظلت علاقته بالمستأجر فى نطاقها دون أن يتعرض للأحكام المقررة لعقد النقل، لأن هذه الأحكام خاصة بالنقل بسند شحن أو بالنقل بمشارطة إيجار إذا صدر سند شحن تنفيذا لهذه المشارطة ومنذ الوقت الذى ينتقل فيه السند إلى يد الغير (إتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورج).

وقد يتفق بين طرفى المشارطة على أن المستأجر هو الذى يصدر سندات الشحن لصالح الغير، أى على أن الربان يوقع هذه السندات باسم المستأجر بحيث يكون المستأجر أمام الغير هو الناقل أو الملزم بتنفيذ التعهدات الواردة فى سند الشحن، وفى هذه الصورة واضح أن المؤجر يتراجع ليعطى المستأجر المكان الظاهر للغير والدور الأساسى فى استغلال السفينة فى عملية النقل.

هذا الاتفاق على اعطاء المستأجر جزءاً من الادارة التجارية للسفينة شائع فى المشارطة بالرحلة ويثير فى العمل كثيراً من المشاكل، ولكنه يعتبر اتفاقا على خلاف الأصل المقرر فى المشارطة بالرحلة من أن

---

(١) انظر كتابى مشارطات ايجار السفن، ١٩٨٧.

السلطات على السفينة هى للمؤجر سواء في الدائرة الملاحية أو الدائرة التجارية .

ويختلف حكم هذا الأصل والخروج عليه إذا كانت المشارطة بالرحلة واردة على سفينة بأكملها ، ذلك أن العمل يجرى على أن الادارة كاملة على السفينة هى للمؤجر فى جميع صور الايجار بالرحلة أى سواء ورد على كامل السفينة أو على جزء منها ، ما لم يتفق على إعطاء المستأجر جزءاً من الادارة التجارية .

وكان المشروع المصرى قد اعتمد هذا الأصل بالنسبة للمشارطة بالرحلة الجزئية ، وخرج عليه فى خصوص المشارطة على سفينة كاملة إذ قرر أن الادارة التجارية - فى هذه الصورة - تكون للمستأجر ما لم يتفق على غير ذلك (م ١٧١ / ١ و ١) أى ما لم يتفق على اعطاء الادارة التجارية كلها أو جزء منها للمؤجر .

على أساس هذا التقسيم سنعرض الموضوع .

(أولا)

المشارطة بالرحلة على جزء من السفينة

(١)

الصورة الأولى - المؤجر يتخذ أمام الغير مركز الناقل :

٤٢٤ - إذا أصدر الموجر سند الشحن ابتداء لصالح شخص مستقل أدى ذلك إلى دخول شخص جديد - هو حامل سند الشحن - إلى نطاق تنفيذ المشارطة ، وتجاوز المؤجر نطاق المشارطة ليخضع - كذلك - إلى حد ما - لأحكام النقل بسندات الشحن[١] .

بعبارة أخرى يعتبر المؤجر فى المشارطة بالرحلة فى مركز الناقل أمام حملة سندات الشحن التى وقعها الربان ، بحيث يسأل أمامهم شخصياً مسئولية تعاقدية ، وهكذا يخضع لنظامين قانونين ، نظام النقل بسند شحن

(١) انظر ما تقدم وما سيلى فى تعريف الناقل .

كما تنظمه المواد ١٩٦ وما بعدها من القانون المصرى واتفاقية بروكسل (أو قواعد هامبورج) وذلك أمام حملة سندات الشحن ، وأحكام المشارطة بالرحلة والنصوص القانونية الخاصة بها أى علاقة الا يجار أمام المستأجر[١] .

وقد حكمت بذلك صراحة محكمة النقض الفرنسية فى قضية شهيرة هى قضية السفينة Mosdale فى ٦ يوليو ١٩٦١ .

فقالت أنه « فى المشارطة بالرحلة يكون للمجهز المؤجر وصف الناقل مع ما يلزم هذا الوصف من مسئوليات (مالم يرد شرط بخلاف ذلك) ، وبالتالى يلزم بأعمال ربانه الذى يبرر بتوقيع سندات الشحن ـ قبول دعوى المرسل إليهم ضد المجهز الذى هو تابع له ، وذلك تطبيقاً للنصوص الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر (أى قانون ٢ أبريل ١٩٣٦ الذى حل محله أو اتفاقية بروكسل المبرمة فى ٢٥ أغسطس ١٩٢٤)[٢] .

وهكذا يجد المؤجر نفسه مسئولا عن سندات الشحن التى أصدرها بناء على طلب المستأجر وتنفيذاً للمشارطة وأمام أشخاص لايعرفهم وإنما يعرفهم المستأجر وحده .

ويصدق هذا الحل من باب أولى فى الصورة التى عرضتها محكمة النقض الفرنسية عندما قررت فى خصوص مشارطة بالرحلة أنه « لا تنطبق نصوص مشارطة الايجار على نقل بحرى أبرم مباشرة بين المجهز والشاحن بمقتضى سند شحن ظل المستأجر غريبا عنه ، خاصة وأنه لم يقم دليل على وجود تأجير من الباطن بين المستأجر والشاحن »[٣] .

وفى هذا المعنى الفقرة الأولى من المادة ٢٨١ من القانون المصرى التى تبقى للمؤجر فى المشارطة بالرحلة الادارة التجارية للسفينة .

---

(١) بحرى فرنسى ١٩٦١ فى ٥٩٣ تعليق روديير ، الأسبوع القانونى ١٩٦٢ ٢ـ١٢٥٢٥تعليق جوجلار ، المجلة الفصلية ١٩٦٢ ص ١٤٦ تعليق جوجلار ايضاً ، وهذا الحكم تأييد لحكم استئناف رن فى ٢١ نوفمبر ١٩٥٦ بحرى فرنسى ١٩٥٧ ص ٩٤ تعليق جرانميزون . وفى نفس المعنى تعليق للأستاذ شوفو فى الأسبوع القانونى ١٩٥٥ ـ ٢ ـ٨٧٣٦ تحت الجزائر ١٨ابريل ١٩٥٥ .

(٢) فى نفس المعنى نقض ١٩ مارس ١٩٥٢ الأسبوع القانونى ١٩٥٣ ـ ٢ ـ ٧٨١٦ تعليق جوجلار .

(٣) نقض فرنسى تجارى ٢٣ مارس ١٩٦٥ بحرى ١٩٦٥ ص ٤٧٧ .

ويبرر هذا الحل عدة اعتبارات ،أولها أن الموجر فى المشارطة بالرحلة يظل محتفظا بادارة السفينة من الناحيتين الفنية والتجارية ، وتظل له السيطرة عليها وعلى طاقمها ، وبذلك يظل الربان ممثلاً وتابعًا له ويسأل هو عن أعماله ، وهذا هو السند الذى اعتمدت عليه محكمة النقض الفرنسية فى حكمها سالف الذكر .

ويضيف الفقه أن الربان إذ يصدر سندات الشحن يلزم من يكون هو تابعاً أو وكيلاً له أيا كانت الروابط التعاقدية التى صدر على أساسها السند ، وأن المجهز المؤجر فى هذه المشارطة هو الذى يشرف على شحن البضاعة وتستفها ويفرغها ويراقبها أثناء نقلها ويتلقاها فى عهدته طوال عملية النقل ، فمن الطبيعى أن يكون مسئولا عنها (بونتافيس رقم ٣٧)[١] ، كما أنه من الناحية العملية يلاحظ أن الأجرة فى هذه المشارطات يراعى فيها الأعباء التى يتحملها المؤجر بسبب صفته كناقل وما يترتب على اشتراط المستأجر عليه إمكان مطالبته بإصدار سندات شحن قد تنتقل إلى الغير وتستتبع تطبيق أحكام النقل البحرى دون النصوص الواردة بالمشارطة .

ومعنى ذلك أن الذى ينطبق على علاقة المؤجر بحملة السندات هو الأحكام الداخلية للنقل ، أو اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ أن كان النقل دوليا وتوافرت شروط تطبيقها ، وبالذات فيما يتعلق بشروط الاعفاء الواردة بالنسدات (وحسبما عرضت له المحكمة فى حكمها السابق) وذلك ما لم يكن المدعى على المؤجر هو المستأجر ذاته .

أما أحكام المشارطة الصحيحة فقد تنفذ على المرسل إليهم إذا حرص الربان على إدراجها فى سندات الشحن التى يوقعها ويصدرها ، فإن أغفل إدراج شرط منها تعذر التمسك به على المرسل إليهم ، ولا يكون للمؤجر مساءلة المستأجر عن هذا التقصير من الربان لأن الربان تابع له وليس تابعاً للمستأجر[٢] .

---

(١) بونتافيس رقم ٣٧ .

(٢) س باريس ٢٨ اكتوبر ١٩٥٤ الأسبوع القانونى ١٩٥٥ ـ ٢ ـ ٨٥٤٩ تعليق جوجلار ، تعليقه كذلك فى القضية ١٩٦٢ ص ١٤٧ فى نهايتها وفى الأسبوع القانونى ١٩٦٢ ـ ٢ ـ ١٢٥٢٥ رقم ٣ .

مركز المستأجـر :

٤٢٥ - ليس للمستأجر فى المشارطة بالرحلة - بحسب الأصل - أى تدخل فى إدارة السفينة من الناحيتين الملاحية أو التجارية ، ولا يعتبر الربان تابعاً له أو وكيلاً عنه وبالتالى ليس له أن يمثله فلا يسأل هو عنه ، ولهذا حكم أن المستفيدين من سندات الشحن ليس لهم أن يقاضوا المستأجر على أساس هذه السندات لأنها إنما تمثل عقد النقل المبرم مباشرة بينهم وبين المؤجر ممثلاً فى الربان الذى وقع هذه السندات[١] .

أثر كون المؤجر ناقلاً أمام الغير فى علاقته بالمستأجر :

٤٢٦ - طبقاً لما تقدم يسأل المؤجر بوصفه ناقلا على أساس سندات الشحن التى صدرت من الربان وكيله وتابعه ، ولا يسأل المستأجر أمام المستفيدين من سندات الشحن .

فإذا كان المؤجر قد وضع بالمشارطة شرطاً يعفيه من المسئولية عن سوء تنفيذ عملية النقل فهذا الشرط لايحتج به على حملة السندات ، ولكن الا يمكن اعماله فى العلاقة الداخلية بين المؤجر والمستأجر ، بعبارة أخرى إذا حكم على المؤجر فى الدعوى التى رفعها عليه حامل سند الشحن فهل يكون للمؤجر الرجوع على المستأجر بما دفعه لهذا الغير ؟

رفضت محكمة النقض الفرنسية هذا الرجوع فى حكمها الصادر فى ٦ يوليو ١٩٦١ (المشار إليه فيما سبق "Mosda" ، ورفضت طلب لبمؤجر المدعى عليه إدخال المستأجر كضلمن فى الدعوى المرفوعة عليه من حملة سندات الشحن وذلك بالرغم من وجود شرط عام فى مشارطة الإيجار يعفى المؤجر من المسئولية[٢] . وأقرت محكمة النقض فى حكمها هذا محكمة الموضوع التى بررت رفض هذا الرجوع بأن اتفاقية بروكسل هى وحدها التى تحدد حقوق والتزامات الطرفين فى عقد النقل البحرى ، وأن المادة الخامسة منها تحظر على الناقل أن يتخفف من مسئولياته والتزاماته[٢] .

---

(١) س باريس ١٠ نوفمبر ١٩٦١ بحرى فرنسى ١٩٦٢ ص ١٠٤ ، ويفهم هذا المعنى ضمناً من حكم النقض الفرنسية فى ٦ يوليو ١٩٦١ السابق.

(٢) وفى نفس المعنى كذلك س باريس ٥ نوفمبر ١٩٥٩ بحرى ١٩٦٠ ص ٥٩٤ .

فكأن حرمان المؤجر من الرجوع على المستأجر ـ ولو كان متفقا فيما بينهما على ذلك فى المشارطة ـ انعكاس مباشر لرابطة المؤجر بحملة سندات الشحن وهى رابطة يحكمها قانون النقل بحراً وهو قانون آمر، وقد يفسر هذا الحل اقتصاديا بأن قانون النقل بحراً (أى قانون سنة ١٩٣٦ وقتها أو اتفاقية بروسكل) يضع نظاما يفيد فيه الناقل (المؤجر فى المشارطة بالرحلة) أمام الشاحنين من أسباب كثيرة للإعفاء ولذا يجب أن يكون هناك ما يحثه على الحرص فى تنفيذ التزاماته، فإذا أمكن له مقدما الخلاص من مسئوليته عن هذه الالتزامات بأن يلقيها على غيره زال حرصه وكان معنى ذلك إهدار النص الآمر الذى يبطل كل شرط يتخلص به الناقل من التزاماته ويخففها بطريق مباشر أو غير مباشر يرد فى سند الشحن »(١) .

٤٢٧ ـ ويفسر بعض الشراح هذا الحل كذلك باعتبارات متعددة، بعضها مستمد من أحكام القانون البحرى الخاصة، وبعضها الآخر تسنده القواعد العامة فى القانون.

أما الاعتبارات الأولى. فيقال ان القضاء يرى أن الأصل أن تستقل المشارطة تماما عن سند الشحن، ومعنى هذا الاستقلال أن علاقة المؤجر بحملة سندات الشحن لايحكمها سوى هذه السندات والقانون الخاص بها، وأن علاقة المؤجر بالمستأجر تحكمها المشارطة وحدها، ولا يكون للمؤجر أن يحمل المستأجر النتائج التى تقع عليه هو شخصياً بوصفه ناقلا أمام حملة السندات(٢).

ويقال كذلك إن هذا الاستقلال بين العلاقتين تطبيق أو نتيجة للمبدأ الجوهرى الذى قدرته الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض بحكمين فى نفس اليوم فى ١١ مارس ١٩٦٠(٣). من أن النظام القانونى لمسئولية الناقل البحرى لاتحددها الارادة الحرة للأطراف وإنما تحدده نصوص متعلقة بالنظام العام، وهى نصوص مستوحاة تماما من قواعد اتفاقية بروكسل

---

(١) بونتافيس رقم ٣٩ .

(٢) بونتافيس رقم ٤١ .

(٣) دالوز ١٩٦٠ ـ ٢٧٧ تعليق روديير والأسبوع القانونى ١٩٦٠ ـ ٢ ـ ١٥٥٠ مكرر تعليق جوجلار .

لسنة ١٩٢٤ ، وتحدد بذاتها نطاق التزامات الطرفين المتبادلة وتقيم التوازن بينها .

ويقول « روديير » في تعليقه على هذا المبدأ أن هذا النظام يكون كلا كافيا بذاته ولا محل لربطه بقاعدة أخرى خارجة عنه وغريبة عليه ، وبوجه عام فإن أنظمة المسئولية التى تقررها قوانين خاصة تعتبر أنظمة كاملة ومقفلة(١) .

ويمكن التساؤل عن السبب القانونى الذى من أجله ينفرد المؤجر بتحمل المسئولية التى تقليها عليه أحكام عقد النقل بسند شحن دون أن يتمكن من الرجوع بها على المستأجر فى حين أن هذا المستأجر هو الذى طلب إلى المؤجر إصدار سندات الشحن وهو الذى اختار الأشخاص الذين صدرت بإسمهم هذه السندات أو الذى نقل إليهم هذه السندات المحررة ابتداء لصالحه . وبعبارة أخرى الا يعتبر المستأجر مسئولا - إلى حد ما وعلى الأقل إذا لم يثبت على المؤجر خطأ شخصى - عما يترتب على إصدار سندات الشحن من مسئولية على المؤجر ؟

حاول الأستاذ بونتافيس (رقم ٤٢) البحث عن سند من القانون المدنى يفسر عدم مسئولية المستأجر أمام المؤجر ، فقال أنه إما الاشتراط لمصلحة الغير وإما حوالة الحق :

(١) أما الاشتراط لمصلحة الغير فمعناه أن المستأجر طلب إلى المؤجر أن يصدر مباشرة سندات لصالح أشخاص معينين أو يعينهم فيما بعد ، أى أن المشارطة بالرحلة تتضمن اشتراطا لمصلحة هؤلاء الغير ، فإذا قاضى هؤلاء المستفيدين المؤجر المتعهد فى الاشتراط فليس لهذا المؤجر أن يرجع على المستأجر المشترط ، لأن المشترط لا يضمن للمتعهد ما يصيبه بسبب تنفيذ تعهده لأن هذا التنفيذ هو موضوع العقد ، كما يفسر الاشتراط لمصلحة الغير الحق المباشر للمستفيد - حامل السند - ودعواه المباشرة ضد المتعهد المؤجر دون أن يكون له مقاضاة المستأجر المشترط ، والمستأجر بإشتراطه على المؤجر - أعطى حملة السندات دعوى مباشرة ضد الواعد لاجباره على حسن تنفيذ تعهده .

---

(١) انظر كذلك Gassin, Lois spéciales et droit conmmun, (D. 1961-chr. p. 91.

(٢) وإذا كانت السندات قد صدرت ابتداء لصالح المستأجر ثم نقلها هو إلى أشخاص آخرين ، أو أحال ضد المؤجر الحق الثابت فى السند ، فهنا لا يكون المحيل ضامنا للمحال عليه (المؤجر) نتيجة الدعوى المستمدة من الحق المحال والتى يباشرها ضده المحال (وهو حامل السند) ، وذلك لأن المحيل يضمن للمحال ولا يضمن للمحال عليه ، كما أن المحال يمارس - هنا - مباشرة ضد المحال عليه الدعوى التى يخولها الحق موضوع الحوالة .

وهكذا - وفى نظر الأستاذ بونتافيس - فى الحالتين يمكن تفسير الحق المباشر لحامل السند ضد المؤجر الناقل ، وكذلك تعذر رجوع المؤجر على المستأجر بسبب الدعوى الناشئة عن هذا الحق ، وذلك لأن المستأجر يكون إما فى مركز المشترط لصالح الغير وإما فى مركز المحيل .

ونلاحظ أن هذا التحليل غير لازم لتفسير حق المرسل إليه ضد المؤجر وإنما قد يلزم لتفسير رفض رجوع المؤجر على المستأجر .

وقد تصور الأستاذ بونتافيس اعتراضا يوجه إلى هذا التحليل (فى ظل القانون الفرنسى ٢ أبريل ١٩٣٦) . فقال إذا تلقى المستأجر السند ولم ينقله لغيره فهنا لا وجود لحوالة الحق ، وإذا نقله وإنما بطرق القانون المدنى المقررة لنقل الحقوق ففى هذه الحالة يكون للمحال عليه نفس الدفوع التى يمكنه التمسك بها ضد المحيل لأن الحق موضوع الحوالة هو ذات الحق الذى للمحيل ضد المحال عليه ، فكيف نفسر الدعوى المباشرة التى يقررها القضاء لحامل السند؟ .. لا مفر هنا من الاستعانة بنظم القانون البحرى لعدم كفاية النظم المدنية فى هذا الخصوص ، ولذلك نقول أن حامل السند (ولو كان هو نفسه المستأجر حسب القانون الفرنسى أو كان شخصاً من الغير طبقاً لمعاهدة بروكسل) ، له أن يطالب المؤجر بأن يحكم علاقتهما سند الشحن دون المشارطة[١] . وفى القانون المصرى لا مشكلة لأن حامل السند هنا ليس له دعوى مباشرة ضد المؤجر لأنها تقرر للغير المستفيد من حامل السند .

---

(١) بونتافيس رقم ٤١ .

ويفسر بعض الشراح امتناع رجوع المؤجر على المستأجر فى هذه الصورة بفكرة الحلول أو فكرة التجديد ، فيقول الأستاذ شوفوانه إذا كان المستأجر لم يعقد مع الغير إيجاراً من الباطن بل كان وهو يستأجر السفينة بمشارطة بالرحلة لا يتصرف لحسابه الشخصى بل يمهد الطريق لهؤلاء الغير الذين سيبرمون عقد النقل مع المؤجر فإنه متى تم إبرام هذا العقد الأخير ووقع المؤجر سند الشحن فإن المستأجر يتراجع ويختفى ويعتبر عقد المشارطة قد تجدد وحل سند الشحن محل المشارطة فلا يكون للمؤجر أن يطلب من المستأجر شيئاً ما دام هذا المؤجر قد قبل تجديد العقد بتغيير المدين والمحل ، وهذا التحليل يفسر فى نظر الأستاذ شوفو حكما لمحكمة النقض الفرنسية فى ٢٢ مارس ١٩٦٥ رفض رجوع المؤجر على المستأجر رجوعا مؤسسا على نصوص المشارطة[١].

وكتطبيق لفكرة التجديد يشير بعض الفقه فى فرنسا إلى إمتناع رجوع المؤجر إذا كان المستأجر هو حامل سند الشحن إذا لم يكن بالسند إحالة إلى المشارطة بل كان سند الشحن يقرر صراحة أنه يخضع لقواعد اتفاقية بروكسل . إذ يكون مقتضى ذلك تجديد لصالح الورقة أو الاتفاق اللاحق فى التاريخ وهو تجديد للاتفاق بين الطرفين أنفسهم بتغيير المحل[٢] .

أما المشرع المصرى الجديد فيبدو أنه كان يسمح برجوع المؤجر على المستأجر فى هذه الصورة محل الدرس ، إذ كان يقرر (م ١/١٧١) أنه متى اتفق الطرفان على إعطاء المستأجر حق إصدار تعليمات تتعلق بشحن البضائع أو نقلها أو تسليمها (وهى جوانب من الادارة التجارية للسفينة تشمل إصدار سندات شحن أو تعرض المؤجر للمسئولية أمام الغير) فإن كل عمل يصدر من الربان تنفيذا لهذه التعليمات يلزم المستأجر ، ومعنى ذلك أن المستأجر ملزم بنتيجة خطأ الربان فى تنفيذ هذه الأوامر ، فإن تعرض المؤجر للحكم عليه أمام الغير بسبب هذه

---

(١) انظر الحكم فى بحرى فرنسى ١٩٦٥ ص ٤٧٦ ومنشور كذلك فى الفصلية ١٩٦٥ ص ٦٨٢ - د وعليه تعليق للأستاذ بونتافيس فى نفس المعنى ، وانظر تعليق شوفو فى الأسبوع القانونى ١٩٦٥ - ٢ - ١٤٣٠٩ - ٤ تحت س بوردو ١٨ يونيه ١٩٦٤ .

(٢) شوفو فى تعليقه السابق بالأسبوع القانونى ١٩٦٥ - ٢ - ١٤٣٠٩ - ٤ . وفى نفس المعنى س اكس ١٨ يونيه ١٩٦٢ بحرى فرنسى ١٩٦٣ ص ٤٢٢ ..

الأخطاء فإن نتيجة هذا الحكم يجب أن تقع أخيراً على المستأجر فيكون للمؤجر أن يُرجع عليه بها ، وهذا يفترض - بالطبع - أن لا يكون المؤجر متسببا بخطئه فى وقوع الضرر ، بل أن له حق الرجوع دون حاجة إلى إثبات نفى الخطأ عنه لأن المسئول أساساً هو المستأجر بحكم النص ، وكل ما يكلف به المؤجر هو إثبات أن الضرر هو مما يدخل فى معنى تنفيذ الأوامر التى أصدرها المستأجر للربان طبقاً للاتفاق المبرم بينهما فى المشارطة .

(٢)
الصورة الثانية - المؤجر لا يتصل مباشرة بالغير

٤٢٨ - الأصل كما قدمنا هو أن المؤجر إذ يحتفظ بإدارة السفينة من الناحيتين الفنية والتجارية ويكون الطاقم - لذلك - تابعاً له ومنفذا لأوامره ويكون هو الظاهر أمام الغير أنه المستغل للسفينة وهو الذى تصدر سندات الشحن بتوقيع تابعه ووكيله الربان - لكل ذلك يعتبر هو الناقل أمام هذا الغير ، وللغير - يحق - أن يعتبره كذلك .

هذا الأصل يفترض إذن أن إدارة السفينة هى للمؤجر ، وأنه هو الذى ظهر للغير بوصفه مستغل السفينة صاحب الادارة عليها .

لكن هذا الأصل قد لا يقوم فى شقيه فى بعض الحالات ، بمعنى أن تظل للمؤجر الادارة على السفينة بحكم أن مشارطة الإيجار هى مشارطة بالرحلة ، ولكن تعاقد الغير لا يكون مع المؤجر وإنما مع المستأجر نفسه ، ففى هذه الحالة قد يؤدى هذا الوضع إلى استبعاد مسئولية المؤجر بوصفه ناقلا والسماح لحملة سندات الشحن بالنظر إلى المستأجر على أنه هو الناقل .

وقد أشارت محكمة النقض الفرنسية إلى هذه الحالات فى حكم ٦ يوليو ١٩٦١ فى قضية ''Mosdaee'' عندما قالت : « أن المشارطة بالرحلة تبقى للمجهز وصف الناقل مع ما يلزم عن هذا الوصف من مسئوليات ، مالم يوجد اتفاق مخالف ، وأن الربان فيها يظل تابعاً للمجهز ويلزمه بأعماله » .

والصحيح أنه ما كان يجب النظر فى المشارطة بل فى عقد النقل ذاته لتحديد من هو الناقل بوصفه أنه الذى يتعهد بالنقل ولذا كان يجب فى القضية الاعتماد أولا على بيانات السند وليس على بيانات المشارطة[١].

ويمكن كذلك أن تتحدد شخصية الناقل بالبحث عن ارادة الاطراف الناشئة أساساً من ظروف توقيع السند: فاذا لم يمكن الكشف عن هذه الشخصية من بيانات السند ذاتة أمكن النظر إلى كل الأمارات الأخرى التى تكشف عن المركز الذى اتخذه المستأجر من حيث وصف الناقل والذى اعتمد عليه حملة سندات الشحن أو الربان أو أمين السفينة، مثلا خطابات موجهة إلى حملة السندات أو تعليمات صادرة إلى الربان أو كل نشاط آخر يكشف عن قصد المستأجر فى اعتباره شخصياً دائناً بأجرة النقل بقصد اخراجها من الدعوى المباشرة التى يقرها القضاء للمؤجر.

فإن لم يمكن استخلاص معنى من السند أو من تنفيذه نظرنا فى المشارطة، مثلا ما إذا كان بها شرط يلزم أحد الطرفين بضمان الطرف الآخر من المسئولية عن أسباب معينة فهم منه أن هذا الأخير تمكن مقاضاته بصفة أصلية.

فان لم يمكن فهم معنى من كل ماتقدم تعين الاستنتاج من مجرد شكل المشارطة أن الناقل هو المؤجر أو المستأجر

ويقول حكم «موسدال» أن منطوقه لايسرى «إلا إذا لم يوجد اتفاق مخالف» ولذا يجب توسيع نطاق هذه العبارة لتشمل كل الأمور التى يتحدد بها الناقل دون لشتراط وجود اتفاق بين الطرفين على هذا المعنى بل ودون الاعتماد على هذا الاتفاق وحده أن وجد.

وأشار إليه المشروع المصرى الجديد عندما قال فى المادة ١/١٧١: يتلقى الربان التعليمات المتعلقة بالادارة التجارية للسفينة من المؤجر ومع ذلك يجوز أن يتفق فى عقد الايجار على أن يكون للمستأجر اصدار تعليمات تتعلق بشحن البضائع أو نقلها أو تسليمها وكل عمل يصدر من الربان تنفيذاً لهذه التعليمات يلزم المستأجر.

---

(١) انظر ما تقدم فى تحديد الناقل فى المشارطة الزمنية.

القضاء فى فرنسا :

٤٢٩ - وقد حكم القضاء الفرنسي تطبيقاً لهذا المعنى ، فقضى أنه إذا وقع المستأجر سند الشحن فانه يسأل بوصفه الناقل أمام المستفيد من هذا السند . ولا تكون بين المالك المؤجر وحامل السند أية علاقة ، وذلك ولو كان المستأجر قد وقع السند وأضاف عليه أنه يوقعه بوصفه وكيلا للمجهز ، فهذا الشرط دارج وبالتالى غير نافذ[١] .

كذلك يكون المستأجر الذى أصدر سند الشحن هو المسئول أمام حامل السند ، دون أن يكون له أن يتمسك على هذا الأخير بأن سبب الضرر عيب فى السفينة منسوب للمالك[٢] . وان كان له أن يرجع على المالك بسبب هذا العيب[٣] .

وفى ذات المعنى عرض القضاء لحالة مستأجر لم يسلك سلوك الشاحن الذى يسعى لنقل بضاعته عن طريق إبرام المشارطة بالرحلة بل أجر السفينة من الباطن لشخص ثالث ، فقد أجرت ثلاث سفن لرحلة بين داكار ومرسيليا وأجرها المستأجر من الباطن لرحلة واحدة كذلك ولحمولة واحدة من الزيت بين داكار ومرسيليا ، وهكذا تتابعت المشارطتان . فى هذه الصورة حكم القضاء بمسئولية المستأجر وحده عن البضاعة وعدم تمكينه من الرجوع على المؤجر الأول[٤] .

وهذا الحكم سليم ، ويبرره أن المستندات التى أعطيت للمستأجرين من الباطن لم تذكر سوى اسم المستأجر فى المشارطة الأصلية بوصفه المتعهد أمامهم ، كما أن هذا المستأجر هو الذى أصدر ووقع سندات الشحن باسمه هو عن الحمولة المنقولة ولهذا أخذ - أمام المستأجرين من الباطن - وصف الناقل .

---

(١) السين التجارية ٨ يونية ١٩٦١ ص ٧٤٦ ، قرار تحكيم لوكلير ولّيزير وبرودروميس فى ٢٣ مارس ١٩٦٤ بحرى ١٩٦٥ ص ٣٠٥ ، نقض تجارى فرنسى ٢٣ مارس ١٩٦٥ بحرى ١٩٦٥ ص ٤٧٧ .

(٢) السين ٢١ نوفمبر ١٩٦١ بحرى فرنسى ١٩٦٢ ص ٢٣٢ .

(٣) روان التجارية ١٠ يونية ١٩٥٢ بحرى ١٩٥٢ ص ٥٩٣ تعليق جرانميزون .

(٤) باريس ٢٨ اكتوبر ١٩٦٠ بحرى فرنسى ١٩٦١ ص ٣٤٢ .

ويضيف الأستاذ سورتى (رقم ٣٢ ص ١٦٨) أنه فى خصوص هذه القضية كان محتما اعتبار المستأجر فى المشارطة بالرحلة الأصلية ناقلا لأنه كان هو نفسه ناقلا محترفا، ولهذا فإنه عندما تعاقد مع المالك لم يكن فى مركز الشاحن الذى يستهدف نقل بضاعته، بل أنه اتخذ مركز الوسيط الذى يقدم خدماته للغير بأمل المضاربة لصالح نفسه على فرق الأجرة بين ما دفعه وما قبضه من الشخص الذى قدم هو خدماته إليه.

وتوجيه الدعوى إلى الربان بوصفه ممثلا للمجهز لايجوز إذا كان الربان ممثلا للمستأجر فى المشارطة بالرحلة[1].

٤٣٠ - وقد تتعقد الأمور فى فرض يكون فيه الشخص مؤجرا لسفينة ليست له وقتئذ سلطة تأجيرها وذلك كما لو أجر الشخص سفينة لرحلة معينة وبشروط معينة ولم يكن لديه وقت إبرام هذا العقد أى سلطة على هذه السفينة ولكنه أبرم العقد وهو يقصد أن يتمكن من تنفيذه بأن يستأجر هو السفينة التى سبق أو وعد بوضعها تحت تصرف المستأجر الذى تعاقد هو معه أولا[2]، ولذا يمكن اعتبار الشخص الذى لعب دور المؤجر والمستأجر وسيطا فى تنفيذ عقد النقل الذى ينفذ أخيراً ويكون موضوعه بضاعة الشخص الذى اقتصر على دور المستأجر فى مشارطة بالرحلة.

فإذا كان العقد الذى حصل به هذا الوسيط على السفينة المستخدمة فى تنفيذ العقد الذى أبرمه أولا إيجارا للسفينة عارية أو مشارطة زمنية فلا صعوبة فى الأمر لأن إدارة السفينة تكون له فى الظاهر وفى الحقيقة ولذلك يكون دور الناقل.

ولكن ما الحكم لو كان هذا الشخص قد حصل على السفينة بمقتضى مشارطة بالرحلة بطبيعتها يظل فيها للمؤجر المالك وصف الناقل؟؟

---

(١) روان التجارية ١٠ يونيه ١٩٥٢ بحرى فرنسى ١٩٥٢ ص ٥٣٩، والحكم غير صحيح لأن هذه المشارطة بالرحلة تترك للمؤجر وصف الناقل وما يلزم هذا الوصف من مسئوليات.

(٢) انظر سورتى ص ١٦٩ هامش ١١٣. وقارن دانجون ٢ - ٧٧٠ ص ٥٥٢.

عرض هذا الوضع على محكمة روان بفرنسا ، فى قضية خلاصتها أن شركة ملاحة تعاقدت مع تاجر بمشارطة بالرحلة على نقل بضاعته ، ولما لم يكن لدى شركة الملاحة سفينة تقوم بتنفيذ العملية المطلوبة فقد استأجرت - بمشارطة بالرحلة - سفينة من شركة ايطالية قامت بنقل البضاعة ، حصل تلف للبضاعة أثناء نقلها فرفع الشاحن دعوى ضد الربان وحكم له بالتعويض ، ثار السؤال أى شركتى الملاحة يتحمل التعويض هل هى الشركة المالكة أم الشركة التى لعبت دور المؤجر والمستأجر ؟

لاحظت المحكمة أن الربان والطاقم لم يخرجوا من إدارة الشركة الإيطالية المالكة وأنه لم يكن للشركة الأخرى أى سلطة عليهم ولهذا لم يكن للربان أن يمثلها فلا تسأل هى عن أعماله ، ولهذا حكمت بأن الشركة الإيطالية هى التى تتحمل مسئولية أعمال الربان(١)

٤٣١ - ويعلق الفقه على هذا الحل بقوله إن من الأفضل أن لا تقبل الدعوى بالمسئولية التعاقدية من أى من الأطراف إلا ضد الشخص الذى تعاقد معه ، وأن ذلك من شأنه أن يمكن المحكمة من تقدير مركز ومسئولية كل شخص بالنظر فى عقده على انفراد .

وأن الحل الذى أخذت به المحكمة معناه أن المستأجر فى مشارطة بالرحلة الذى يتخذ مركز الناقل بالنسبة للمتعاقد معه يمكنه أن يتخلص من مسئولياته كناقل بأن يلقى بتنفيذ التزاماته التى التزم بها - أمام هذا المتعاقد - على شخص آخر بأن يعهد إليه بتنفيذ عملية النقل ، وهو حل غريب .

إذ الأصل أن هذا المستأجر وقد تعهد بتنفيذ عملية النقل يظل ، مسئولا عن فعله وعن فعل الأشخاص الذين يحلهم محله فى تنفيذها وعن عمال هؤلاء الأشخاص .

---

(١) روان ٢٩ يونية ١٩٥٦ الأسبوع القانونى ١٩٥٧ - ٢ - ١٠١٠٩ تعليق جوجلار ، وه يفسر حكم محكمة س روان اول أبريل ١٩٥٤ بحري فرنسي ١٩٥٤ ص ٥٣٠ تعليق «Guilbett» هو يعدل حكم اول درجة . انظر تعليق شوفو تحت «Séte» التجارية ١٩ يوليو ١٩٦٠ دالوز ١٩٦٠ - قضاء - ص ٤١١ .

صحيح أنه لا الادارة الفنية ولا الادارة التجارية انتقلت إليه ولكنه على كل حال تعهد بالتزامات الناقل ولهذا يجب معاملته بهذا الوصف ، على أن يكون له - عند الاقتضاء - حق الرجوع على الطرف الآخر المؤجر له وهو رجوع ينظر فيه على ضوء نصوص المشارطة الثانية .

والقول بغير ذلك قد يؤدى إلى خطأ فى تقدير مسئولية كل من المجهزين لأن نصوص المشارطتين لا تكون متماثلة فى غالب الأحوال .

كما يؤيده أن محكمة روان وصلت عن طريق الحكم على الربان بوصفه ممثلاً للمجهز إلى تحميل الحكم على الناقل الفعلى[١]

وهى نتيجة لم يمكن الوصول إليها إلا لأن المرسل إليه استعلم عن كيفية تنفيذ عملية النقل ، لكن هناك حالات لا يكون فيها المرسل إليه على علم بذلك ، بل أن الوضع الغالب أن يجهل المرسل إليه أو الشاحن حتى السفينة التى تنقل بضاعته ، ولهذا يرى جوجلار أن المرسل إليه كثيراً ما يجهل الناقل الفعلى لمجرد أنه تعاقد مع مجهز آخر .

ولهذا يحسن القول بعدم السماح للمرسل إليه إلا بمقتضاة المجهز الذى تعاقد معه على أن يكون لهذا الأخير الرجوع على الناقل الفعلى إن كان لذلك محل[٢]

وسنرى أن هذا القول الأخير كان يؤيده فى مشروع التشريع المصرى فى تعريف عقد النقل الوارد بالمادة ١٧٩ من المشروع الجديد .

حكم مشروع القانون المصرى فى هذه الصورة :

٤٣٢ - لم يتبع المشروع الجديد هذه الحلول التى ظهرت فى القضاء الفرنسى فى صورة المشارطة الجزئية التى يصدر فيها سند الشحن باسم المستأجر ، أى فى حالة ما يكون المؤجر لم يدخل مباشرة فى علاقة مع الغير ، ذلك أن المادة ١٧١/١ بعد أن قررت أن الربان يتلقى التعليمات

---

(١) تعليق الأسبوع القانونى ١٩٥٧ - ٢ - ١٠١٠٩ .

(٢) س رن ١٢ نوفمبر ١٩٦٢ بحرى فرنسى ١٩٦٣ ص ٣٥٩ .

قضى ان الغير ، حامل السند ، إذ يرتبط بالمستأجر الذى سلمه السند وحده دون المؤجر يكون له أن يقضى مالك السفينة متى اثبت عليه خطأ وذلك على الأساس التقصيرى طبقاً للقواعد العامة .

المتعلقة بالادارة التجارية للسفينة من المؤجر ، وسمحت أن يفهم من ذلك أن المؤجر يتحمل مسئولية هذه الادارة ، كانت تقول أنه « مع ذلك يجوز أن يتفق فى عقد الإيجار على أن يكون للمستأجر إصدار تعليمات تتعلق بشحن للسفينة ، وكل عمل يصدر من الربان تنفيذا لهذه التعليمات يلزم المستأجر . وأضاف النص أن « ويسأل المؤجر بالتاضمن مع المستأجر عن التصرفات التى يعقدها الربان باسم المستأجر ولحسابه » .

هذا النص مقصور على المشارطة بالرحلة الواردة على جزء من السفينة دون حالة المشارطة على سفينة كاملة فقد كان حكمها ورادا فى الفقرة الثانية من المادة ١٧١ .

وكان مفهوم المادة ١/١٧١ أن الأصل - فى النص - أن « يتلقى الربان التعليمات المتعلقة بالادارة التجارية للسفينة من المؤجر » . وقد قلنا أن الادارة الملاحية هى المؤجر دائماً وبلا خلاف فى كل صور المشارطة بالرحلة ، فالنص إذن خاص بالادارة التجارية وحدها ويفيد أن الأصل فيها أن تكون للمؤجر حتى فى حالة الإيجار الجزئى . وإذ كان الأصل هو بقاء الادارة الملاحية والإدارة التجارية للمؤجر فإن الغير دائماً أن يعتمد على هذا الأصل وأن يعتقد أن الربان فى هاتين الادارتين يعمل لحساب المؤجر وبناء على أوامره ، فإذا اتفق فى المشارطة على إعطاء المستأجر بعض صور الإدارة التجارية فإن هذا الاتفاق لا يشهر فيكون للغير أن يعتقد بقاء الأصل على حاله وأن المؤجر لايزال على سلطاته كاملة بحسب الأصل فى المشارطات بالرحلة ، وكان المعقول إذن أن يبقى النص للغير حقه فى مقاضاة المؤجر كما لو كانت إدارة السفينة كاملة له ، ولكنه قرر أن كل عمل يصدر من الربان تنفيذاً لهذه التعليمات يلزم المستأجر وأضاف حكماً غريباً إذ قضى أن « يسأل المؤجر بالتضامن مع المستأجر عن التصرفات التى يعقدها الربان بإسم المستأجر ولحسابه » (م ١/١٧١) .

وجه الغرابة فى هذا النص الأخير يبدو من تحليل عبارته ، فهو يقرر مسئولية المؤجر ، بالتضامن مع المستأجر ، عن تصرفات عقدها الربان باسم المستأجر ولحسابه . أما أنه يقرر مسئولية المؤجر فهو يحمى الغير الذى لا يعلم بنقل الادارة التجارية إلى المستأجر ، وأما أنه يقرر هذه المسئولية بالتضامن مع المستأجر فهو يضيف ضمانا إلى مسئولية

للمستأجر لا محل له إطلاقا ، لأن الفرض أن المشرع يريد حماية الغير بالابقاء على الوضع الذى يعتقد قيامه وهو أن المؤجر هو المسئول أمامه. فكما أنه لا معنى لاضعاف ضمانه بقصر حقوقه على ذمة المستأجر فكذلك لا معنى لزيادة هذا الضمان ببسطه إلى ذمتى المؤجر والمستأجر معا . والملاحظة الأخيرة ، وهى أغرب ما ورد فى النص وتهدم ما تقدم منه ، هى أن هذا الضمان الاضافى خاص «بالتصرفات» التى يعقدها الربان باسم المستأجر ولحسابه ، أى أن الربان يفصح وهو يتعاقد مع الغير أنه يتعاقد باسم شخص غير المؤجر ، فالغير يعلم إذن من هو مدينه وهو يمنح ائتمانه لهذا المدين أى المستأجر فلماذا إذن يقرر النص مسئولية المؤجر كذلك ؟ ويزيد العجب متى لاحظنا أن مقتضى عبارة النص أن المؤجر لا يسأل مع المستأجر إذا لم يفصح الربان أنه يتعاقد لحساب المستأجر ، أى أنه إذا كان الغير حسن النية لا يعلم أن الربان يتعاقد لحساب المستأجر فضمانه مقصور على المؤجر ، وإذا كان الغير يعلم أنه يتعاقد مع المستأجر امتد ضمانه كذلك إلى المؤجر .

٤٣٣ - وينطبق هذا التفسير على تصرفات الربان بوجه عام فى كل ما يتعلق بالسفينة والرحلة ، فمتى كان للغير حق مقاضاة المستأجر باعتبار أن تصرف الربان كان باسمه ولحسابه كان للغير كذلك أن يقاضى المجهز بوصفه مسئولا بالتضامن مع المستأجر ، على أن يكون للمؤجر فيما بعد أن يرجع على المستأجر إن كان لذلك محل ليخلصه من آثار ادعاء الغير ضده .

ومقتضى هذا التفسير كذلك أن لا يكون للغير حق ضد المؤجر إذا كان سبب الدعوى هو المسئولية التقصيرية لخطأ وقع من الربان تنفيذاً لأوامر المستأجر ، فالحكم السابق مقصور على التصرفات التى يعقدها الربان باسم المستأجر ولحسابه .

وينحصر حق الغير على المستأجر وحده إذا لم يكشف تصرف الربان عن أنه لحساب المستأجر ولم برم باسمه ، وهذا مقتضى عبارة النص .

٤٣٤ - وبتطبيق ما تقدم على خصوص عقد النقل ، أى على الدعوى المرفوعة من حملة سندات الشحن ، وجب النظر كذلك إلى المادة ١٧٩ من مشروع القانون المصرى التى تعرف عقد النقل بقولها «عقد

النقل البحرى عقد يتعهد بمقتضاة الناقل سواء كان مالك السفينة أو مجهزها أو مستأجرها بنقل بضائع فى السفينة إلى ميناء معين مقابل أجر ». فالنص يعتبر الناقل المسئول هو من يتعهد فى عقد النقل بنقل البضائع، يستوى أن يكون مالكا أو مجهزا أو مستأجراً للسفينة، ومعنى ذلك أن العبرة فى تحديد شخص المدعى عليه هى بالنظر إلى سند الشحن الذى يتضمن التعهد والبحث عن الشخص الذى يتعهد بنقل البضائع، فإن كان هو المؤجر جازت مقاضاته وان كان هو المستأجر انحصرت عنده حقوق المستفيدين من السندات المستمدة من هذه السندات.

ثانياً

صورة المشارطة بالرحلة على السفينة بأكملها :

٤٣٥ - يفهم من النصوص الغالبة فى المشارطات بالرحلة طبقاً لما يفسرها القضاء أن الادارة التجارية للسفينة تظل - بجانب الادارة الفنية - للمؤجر، على التفصيل الذى قدمناه.

ويترتب على هذا الأصل أن تقوم مسئولية المؤجر طبقاً للنظام الذى عرضناه، بمعنى أن يفترض - فى مواجهة الغير - أنه هو الناقل الذى يصدر الربان سندات الشحن باسمه فيكون للغير أن يقاضيه على هذا الأساس، ما لم يقم دليل على أن المستأجر هو الذى دخل بوصفه الناقل فى العلاقة مع الغير، على النحو الذى قدمناه.

٤٣٦ - **وقد أخذ المشروع المصرى الجديد** بحكم مغاير، إذ كان يقضى فى المادة ٢/١٧١ أنه إذا ورد التأجير على السفينة بأكملها كانت الادارة التجارية للمستأجر مالم يتفق على غير ذلك».

فهو إذن يفترض أن المستأجر فى المشارطة بالرحلة هو الذى يقوم بالادارة التجارية للسفينة ومنها القيام بعمليات النقل لصالح الغير، وذلك حتى يقوم الدليل على أن الادارة التجارية هى للمؤجر وأنه - بالتالى - بعيد عن علاقته مع الغير.

ومع ذلك ، نلاحظ أنه فى خصوص المسئولية عن تنفيذ سندات الشحن العبرة هى بما إذا كان المستأجر قد أخذ وصف الناقل أولا ، أى بما إذا كان قد تعهد أمام الغير بتنفيذ عملية النقل طبقاً لتعريف عقد النقل فى المشروع المصرى ، فتقوم المسئولية عن تنفيذ هذا العقد على الشخص الذى تعهد بوصفه الناقل أو أبرم العقد باسمه ولحسابه ، بصرف النظر عما إذا كانت له - طبقاً للمشارطة - الادارة التجارية للسفينة أوْ لا.

الباب السادس

عقد النقل البحرى

مقــدمة

٤٣٧ - ندرس فى هذا المقام النقل البحرى للبضائع . وقد نظمه قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

ولما كان النقل البحرى يتم غالبا بين موان تابعة لدول تختلف تشريعاتها فيما يتعلق بعقد النقل ، فقد انتهت الدول - بعد محاولات عدة - إلى عقد اتفاقية فى بروكسل فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل بسند الشحن ، وقد صدقت مصر على هذه الاتفاقية ، وأصبحت تحكم العلاقات الخاصة بالنقل البحرى الدولى ، وعلى القاضى المصرى تطبيقها ابتداء من ٢٩ مايو سنة ١٩٤٤ ، ولها بروتوكول موضوع سنة ١٩٦٨ صدقت عليه كذلك مصر ، كما تأخذ بها القوانين العربية الحديثة ، ثم عدلت ببروتوكول ثان فى ٢١ ديسمبر ١٩٧٩ .

وهناك اتفاقية أخرى هى اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ ، وضعت لتحل محلها ، أخذ بمعظم أحكامها القانون المصرى الجديد سالف الذكر ، وهذه الاخيرة نافذة في مصر ابتداء من ١٩٩٠/١١/٣ .

الفصل الأول
النقل البحرى فى القانون المصرى

الفرع الأول
تعـــريف

٤٣٨ - تعريف عقد النقل البحرى :

عقد نقل البضائع هو عقد بمقتضاه يلتزم شخص - مقابل أجر معلوم - توصيل بضاعة من مكان إلى مكان وتسليمها هناك .

ومن هذا التعريف يمكننا أن نحدد خصائص عقد النقل على الوجه الآتى :

١ - **هو عقد رضائى** : أى يكفى لانعقاده صحيحا رضا أطرافه ، فهو ليس شكليا تلزم له الرسمية ، وليس عينيا يشترط لتمامه تسليم الشىء المراد نقله . بل أن العقد ينتج آثاره فور انعقاده ، ويلتزم طالب النقل أن يسلم البضاعة للناقل ليمكنه من نقلها ، وإذا لم يفعل ذلك كان مسئولا مسئولية عقدية على أساس عقد النقل ، ومع ذلك فإن لتسليم البضاعة للناقل أهمية كبيرة سنعرض لها فيما بعد .

٢ - **وهو عقد ملزم للجانبين** : بمعنى أنه ينشىء التزامات فى ذمة أطرافه جميعا . وتنطبق عليه أحكام هذا النوع من العقود . خاصة ما يتعلق بالفسخ والدفع بعدم التنفيذ .

٣ - **وهو عقد فورى** ، ولو طال الزمن المطلوب تنفيذ النقل فيه ، ما دام الالتزام بالنقل يقتضى تنفيذا فوريا ، أى يتم دفعة واحدة .

٤ - هل يعتبر النقل البحرى عقد اذعان؟ : تقول محكمة النقض :

« من خصائص عقود الاذعان أنها تتعلق بسلع أو مرافق تعتبر من الضروريات ويكون فيها احتكار الموجب احتكارا قانونيا أو فعليا وتكون سيطرته عليها من شأنها أن تجعل المنافسة فيها محدودة ، النطاق وأن يكون صدور الايجاب منه إلى الناس كافة وبشروط واحدة ولمدة غير محدودة والسلع الضرورية هي التى لا غنى للناس عنها والتى لا تستقيم مصالحهم بدونها بحيث يكونون فى وضع يضطرهم إلى التعاقد بشأنها ولا يمكنهم رفض الشروط التى يضعها الموجب ولو كانت جائرة وشديدة » .

(نقض ١٣ فبراير ١٩٧٧ الطعن ٧٢٦ لسنة ق . مجموعة الشربينى جـ ٣ ص ١٥٩) .

فمتى توافر للعقد وصف الاذعان أمكن للقاضى أن يطبق عليه ما تقضى به المادة ١٤٩ مدنى التى تقول « أنه إذا تم التعاقد بطريق الاذعان وكان قد تضمن شروطا تعسفيه جاز للقاضى أن يعدل هذه الشروط أو أن يعفى الطرف المذعن منها وذلك وفقا لما تقضى بهد العدالة ويقع باطلا كل اتفاق على خلاف ذلك ، وكذلك المادة ١٥١ مدنى التى تقضى أنه لا يجوز أن يكون تفسير العبارات الغامضة فى عقود الاذعان ضارا بمصلحة الطرف المذعن[١] .

٤٣٩ - تمييزه عن غيره من العقود :

عققد النقل ليس وكالة لأن الوكيل يقوم أساسا بعمل قانونى بينما التزام الناقل الأساسى تنفيذ عمل مادى . وهو ليس وديعة لأن الوديعة أصلا بالمجان ، ولأنها تقتضى فقط المحافظة على الشيء دون نقله . كما أنه ليس إيجار أشياء لأن الناقل لا يقتصر على تقديم شيء (أى السفينة) للمتعاقد معه ينتفع به . بل هو يلتزم أيضا القيام بتحقيق نتيجة هى توصيل وتسليم البضاعة فى المكان المطلوب . وأخيرا ليس عقد عمل

---

(١) انظر روديير فى الجزء الثانى رقم ٤١١ ص ٣١ .

لأن الأجير أو العامل خاضع لرب العمل ، وسنرى أن استقلال الناقل صفة أساسية لازمة لعقد النقل .

٤٤٠ - عمليات النقل :

ونقصد بذلك العمليات الأساسية التى يتضمنها حتما تنفيذ عقد النقل ، وهى :

١ - أن يعهد طالب النقل بالشىء المطلوب نقله للناقل remise de la chose وأهمية هذا التسليم تظهر فى ناحيتين : **الأولى** : يمكن الارتكاز اليه كوسيلة لاثبات وجود عقد النقل . **والثانية** : أن التسليم هو شرط تنفيذ التزام الناقل بنقل الشىء ، إذ لا يتصور تنفيذ هذا الالتزام قبل أن يحوز الناقل الشىء فعلا .

٢ - نقل الشىء déplacement ، أى قيام الناقل بتغيير مكانه ، وهذا هو أهم عنصر يميز عقد النقل .

٣ - تسليم الشىء للمرسل إليه فى مكان الوصول .

٤٤١ - التغيير المكانى :

هو أن يحرك الناقل البضاعة من مكان إلى مكان ، ونلاحظ بشأنه ملاحظات أربع :

١ - يلزم أن يقوم به شخص مستقل فى تنفيذ عمله عن الشاحن ، وذلك حتى يمكن القول بقيام مسئولية الناقل . وبهذا الاستقلال يتميز عن عقد العمل الذى يكون فيه العامل خاضعا لرب العمل . ولكن إذا كان من اللازم أن يكون الاستقلال أو التوجيه للناقل ، فلا يعنى هذا أن لا يكون لطالب النقل أى اقتراح أو اشراف ، بل المألوف أن يكون له قدر من التوجيه والاشراف ، ومثال ذلك أن القائم بالنقل يعتبر ناقلا ومسئولا بوصفه كذلك ولو كانت الأشياء المنقولة حيوانات مصحوبة بحارس لها ، ما دام ليست لهذا الحارس السيطرة الكاملة على تنفيذ العقد .

٢ - يلزم أن يتم النقل بواسطة الناقل لا بدفع الشىء المنقول ذاته . فلا يعتبر نقلا قيادة حيوانات مثلا لأن عمل القائد فى هذه الحالة قاصر على القيادة دون أن يتم النقل بطريق الجر .

٣ - لا يلزم أن تكون أداة النقل مملوكة للناقل.

٤ - يلزم أن يكون التغيير المكانى هو موضوع العقد الأساسى لكى يعتبر العقد عقد نقل، وهذا يكفى، فإذا تعهد الناقل بالتزامات أخرى ثانوية اعتبرت تابعة للنقل وخضعت لأحكام العقد ذاته، وذلك ما لم تتجه إلى غير ذلك إرادة الطرفين.

٤٤٢ - متى يعتبر النقل بحريا:

يرى الفقه، أن العبرة هى بأداة النقل، فإذا تم النقل كله من ميناء الوصول بواسطة سفينة فى رحلة فى البحر فإنه يعد نقلا بحريا. ولكن الصحيح فى نظرى هو أن ننظر إلى مكان الرحلة بغض النظر عن أداة النقل مركبا كانت أو سفينة.

على أن النقل قد لا يتم بهذه الصورة المبسطة، فقد يكون النقل مختلطا، أى يتم جزء منه فى البحر وجزء فى البر، كأن ترسل البضاعة من القاهرة إلى باريس فتنتقل بالسكة الحديد من القاهرة إلى الاسكندرية ثم بطريق البحر إلى مرسيليا ثم بالسكة الحديد إلى باريس. وفى هذه الحالة قد يتعاقد الشاحن مع ناقلين مختلفين كل منهم على حدة وعندئذ تنطبق على كل عقد الأحكام الخاصة به. وقد يبرم الشاحن عقدا مع الناقل البحرى أو البرى على نقل البضاعة فى المرحلة كلها.

والذى أراه إذا كان الناقل ينفذ العقد بمفرده فى جميع مراحله أن النقل يعتبر بحريا كله إذا تم كله أو معظمه فى البحر ولو قامت به مركب نهرى، وأنه يعتبر نهريا إذا تم معظمه فى النهر ولو قامت به كله سفينة بحرية، وفى هذه الصورة يؤدى تدخل عدة ناقلين إلى تحرير ما يسمى بسند الشحن المباشر، وهو ما سيكون موضوع دراسة خاصة مستقبلا.

٤٤٣ - تمييز عقد النقل عن غيره من العقود البحرية:

قدمنا أن أبرز خصيصة فى عقد النقل هى أن يكون أهم التزام ينشئه هو الالتزام بتغيير مكان البضاعة وقيام الناقل بتنفيذه على وجه الاستقلال. ويمكن أن نستعين هنا أيضا بنفس الفكرة لتمييز عقد النقل البحرى عن غيره من العقود البحرية التى قد تشتبه به كعقد القطر البحرى، وعقد استئجار محل تجارى على سفينة بحرية.

٤٤٤- تعريف تشريعي (القانون ٨ لسنة ١٩٩٠) :

عرض القانون لعقد النقل البحرى فى المواد من ١٩٦ إلى ٢٧٨ ، بدأها بأحكام عامة تنطبق على نقل البضائع ونقل الأشخاص ، ثم أفرد لكل واحد منهما أحكاما خاصة به .

فبدأ بالأحكام العامة بالمادة ١٩٦ التى تقول : « عقد النقل البحرى عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجرة » . وفى المادة ١٩٧ يقول « لا يثبت عقد النقل البحرى إلا بالكتابة » . وتقضى المادة ١٩٨ أن : « تسرى أحكام هذا الفصل (الخاص بعقد النقل البحرى أى نقل البضائع ونقل الأشخاص) دون غيرها على عقد النقل البحرى ، سواء أكان الناقل مالكا للسفينة أم مجهزا أم مستأجرا لها » .

٤٤٥- خصائص عقد النقل البحرى فى القانون :

ونلاحظ على هذا التعريف أنه يبرز الخصائص الأساسية لعقد النقل البحرى :

١ - أنه يفترق عن الإيجار بأن التزام مؤجر السفينة هو عموماً - التزام بوسيلة - ، أما الناقل فالتزامه بغاية أو نتيجة هى تسليم البضاعة فى ميناء الوصول بحالتها كما تلقاها فى ميناء الشحن ، وبالتالى فإن مسئولية كل منهما فى الحالتين تختلف ؛ وأن المؤجر لا يتسلم عموما البضاعة فى عهدته بل كل ما عليه أن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر (م ١٦٨ ، ١٧٣ ، ١٨٠) ، والمستأجر هو الذى يضع البضاعة فى السفينة الموضوعة تحت تصرفه (م ١٦٩ ، ١٨٢) .

٢ - والجامع بين عقدى نقل البضائع ونقل الأشخاص الخاضع لأحكام هذا القانون أن الناقل يلتزم بتنفيذهما مقابل أجر ، فلا يدخل فيه النقل إلا إذا كان الناقل محترفا ، ولا يدخل فيه نقل الأشخاص المتسللين إلى السفينة خلسة لأنه لم ينعقد فى هذه الصورة عقد (م ٢٦٥ من القانون) .

٣ - لم يرد بالتعريف تعيين السفينة ، فذاتيتها لاتهم الناقل ولا الشاحن ، وكل الذى يهم هو البضاعة والأجرة ، على خلاف الحال فى تأجير السفينة الذى يكون موضوعه الأساسى هو السفينة .

وإنما على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التى تشحن فيها ، وعليه اعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها (م ٢١٤).

-ولا يلزم أن يكون الناقل مالكا للسفينة ، فقد يكون مستأجرا لها ذا سلطة فى تأجيرها لحساب نفسه.

٤ - وأن الناقل يلتزم بتحريك البضاعة من مكان معين إلى مكان معين ، وهو لا يقتصر على تقديم القوة المحركة السفينة ، وإلا كان العقد قطرا .

-وأن الرحلة المعنية للبضاعة تتم فى البحر بالمعنى القانونى .

-وأنه يسيطر على عملية النقل وعلى وجه الاستغلال .

٥ - وإذا وجد عقد نقل ، أى اتفاق بين طرفين على نقل البضائع بحرا مقابل أجرة فلا أهمية بعد ذلك لكون الناقل أعطى عليه مستندا أولا ، ولا لوصف المستند الذى يعطيه الناقل للشاحن ، ولا نوع البضاعة المطلوب نقلها . فتعريف عقد النقل لا يشير إلى المستند المسلم للشاحن ، فبمجرد أن يتلقى الناقل بضاعة لنقلها بطريق البحر مقابل أجرة تنطبق قواعد القانون والمسئولية الواردة به دون غيرها أى دون امكان احلال غيرها محلها ، ولو لم يصدر سند شحن .

٦ - كذلك لا أهمية لنوع البضاعة ، فالحيوانات الحية (م ٢٣٢) والمشحونات على السطح (م ٢١٦ و ٢٣١) تخضع لنفس الأحكام دون أن يمكن أن تخرج منها ، (فيما يتعلق بالنقل الاستثنائى أنظر م ٢٣٦).

ويخضع للتنظيم القانونى جميع مراحل العقد منذ أخذ البضاعة فى عهدة الناقل إلى تسليمها للمرسل إليه ، فهذه المراحل يتحملها الناقل ، ولكن يجوز له أن يلقى بعمليات الشحن والتفريغ وحدها على الشاحن أو المرسل إليه (م ٢١٥).

٤٤٦ ـ تقول المذكرة الايضاحية :

- وتصدى المشروع فى المادة ١٩٨ لمسألة جوهرية هى تعين نطاق تطبيق أحكام عقد النقل ، ووضع المبدأين الآتيين :

١ - تسرى أحكام عقد النقل أيا كانت صفة الناقل، مالكا للسفينة أو مجهزا أو مستأجرا لها.

٢ - إذا وقع التنازع بين أحكام عقد النقل وأحكام أخرى وردت بالمشروع، فالأرجحية لأحكام عقد النقل. ويقع هذا التنازع على وجه الخصوص إذا كان الناقل مالكا للسفينة، إذ يعرض عندئذ السؤال: أى الأحكام تكون واجبة التطبيق على مسئوليته، أهى أحكام مسئولية المالك، أم أحكام مسئولية الناقل؟ وأجابت المادة ١٩٨ بأنها أحكام مسئولية الناقل معبرة عن ذلك بقولها أن أحكام عقد النقل تسرى «دون غيرها» أيا كانت صفة الناقل.

٨ - وقبل أن ينتقل المشروع الى الالتزامات التى ينشئها عقد النقل وقف عند سؤال يتوقف عليه مصير هذه الالتزامات، وهو هل يترتب على بيع السفينة فسخ عقود النقل المرتبطة بها؟ وأجابت المادة ٢١٣ سلبا، لأن هذا الفسخ- أن أجيز- يضر بالتجارة الدولية ويضع الشاحنين فى حرج شديد.

وينبنى على ذلك أن عقد النقل يظل ساريا قبل المشترى وتنتقل اليه التزامات الناقل وحقوقه.

- و النصوص الواردة فى هذا الفصل الثانى (من م ١٩٦ إلى ٢٧٨) هى وحدها التى تحكم العقد، مع ملاحظة أن هناك نصوصا أخرى خاصة بالربان (بوصفه تابعا وممثلا للناقل) تضاف إليها كذلك (مثال المواد ١٠٥ - ١٠٨).

٤٤٧ - الأحكام القانونية هى أحكام آمرة:

يؤكد ذلك من النصوص المادة ٢٤٧ التى تقول: «فى حالة الاتفاق على احالة الدعوى الناشئة عن عقد نقل البضائع إلى التحكيم يلتزم المحكمون بالفصل فى النزاع على مقتضى الأحكام المنصوص عليها فى هذا القانون بشأن العقد المنكور. ويقع باطلا كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بإعفاء المحكمين من التقيد بهذه الأحكام» (انظر كذلك المواد ٢٤٥ و ٢٤٦).

٤٤٨ - قواعد النقل تنطبق ولم يصدر الناقل أى سند شحن (ما تقدم رقم ٤٢٨):

قواعد النقل تنطبق على نقل كل للبضائع ولو لم يصدر سند شحن، (وهذا متصور عملا) ورغم قول النص (م ١٩٧) أنه لايثبت إلا بالكتابة.

فلا يتوقف على إصدار السند تطبيق قواعد تنفيذ عقد النقل ولا قواعد مسئولية الناقل، ولكن القواعد الخاصة بإصدار السند الحرفى والكافى بذاته لا محل لتطبيقها، فجزاء (الحكم على عدم صحة بيانات الشاحن المتعلقة بالبضاعة المنقولة لا يمكن التمسك به على المرسل إليه، كذلك عدم وجود تحفظات على هذه البيانات لا يرتب الآثار القانونية إلا إذا وردت على سند شحن، على ما سنرى).

وما دام تسليم سند الشحن ليس ملزما للناقل إلا إذا طلبه الشاحن (م ١٩٩)، فقد يحصل باتفاق مشترك بين الطرفين أن لا يصدر أى سند شحن بالبيانات القانونية، وعندئذ لا ينطبق النظام القانونى لسند الشحن على الورقة التى يصدرها الناقل، فلا تنطبق عليه النصوص الخاصة بسند الشحن وهى المواد ١٩٩ إلى ٢٠٤، وإنما تظل باقى نصوص القانون فيما يتعلق بعقد النقل البحرى واجبة التطبيق بالرغم من عدم إصدار سند شحن[1].

٤٤٩ - تقول المذكرة الايضاحية:

- وفى الفصل الثانى تناول المشروع عقد النقل البحرى بنوعيه (نقل البضائع ونقل الأشخاص) وساير فى تنظيم كل منهما أحدث الاتجاهات الدولية.

---

(١) كذلك، فإنه بالرغم من إثبات واقعة الشحن وتاريخها، وعدم إمكان تنفيذ الاعتماد المستندى الذى يكوّن سند الشحن أساسه، فإن الايصال بإستلام البضاعة يظل يؤدى وظيفته، لأن المادة ١٩٩ تقول «يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضائع سند شحن. ويجوز للناقل ان يسلم الشاحن ايصالا بتسلمه البضائع قبل شحنها، ويستبدل سند الشحن بهذا الايصال بناء على طلب الشاحن بعد وضع البضائع على السفينة. (وهذا هو المستند المسمى عملا السند برسم أو لأجل الشحن) وللشاحن ان يطلب من الناقل أو ممن ينوب عنه وضع بيان على سند الشحن يفيد حصول الشحن فعلا على سفينة أو سفينة معينة مع بيان تاريخ الشحن».

فسند الشحن يسلم للشاحن بطلبه بعد وعند تسلم البضاعة، وليس بداية شحنها.

ولا يسلم سند الشحن الكامل، الذى يثبت الشحن فعلا، إلا بعد وضع البضائع فى السفينة. (م ٢٩ - النقل البحرى)

ففى مجال نقل البضائع استعان المشروع بالأحكام التى وضعتها الاتفاقية التى أعدتها عام ١٩٧٦ لجنة قانون التجارة الدولية (الانسترال) التابعة لهيئة الأمم المتحدة لتحل محل اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ بشأن توحيد بعض قواعد سندات الشحن وبروتوكول بروكسل لعام ٦٨ المعدل لأحكامها، والتى تم إقرارها فى مؤتمر هامبورج بتاريخ ٧٨/٣/٣١. وفى مقدمة الأفكار التى نقلها المشروع عن الاتفاقية الجديدة تنظيم مسئولية الناقل بما يحقق حماية جدية للشاحن، لأن اتفاقية بروكسل والبروتوكول الذى أعقبها وأن حققا شيئا من التقدم فى هذا المجال فقد ظلا فى جانب الناقل بحجة المخاطر التى يتعرض لها النقل بالبحر، وهى حجة أسقطها التقدم التكولوجى فى الملاحة البحرية، فضلا عن أن النقل بالبحر لا يفوق فى مخاطره أنواع النقل الأخرى، لا سيما النقل الجوى الذى نظمت المسئولية فى مجاله بكيفية تحقق توازنا عادلا بين المصالح المتعارضة. وإذا كانت الدول مالكة الأساطيل التجارية الضخمة قد أظهرت خلال المناقشات التى أسفرت عن اعداد الاتفاقية الجديدة رضاءها عن نظام المسئولية الذى أخذت به، فإن من واجب الدول الشاحنة وكلها من الدول النامية - ومنها مصر - تأييد هذا النظام بالمبادرة الى نقله الى التشريع الداخلى لا سيما اذا كانت الدولة قد صدقت على الاتفاقية كما فعلت مصر.

ولم يقتصر الأمر على المسئولية وحدها، وانما نقل المشروع عن الاتفاقية الجديدة أفكارا أخرى كتنظيم النقل بالحاويات، وتنظيم العلاقات القانونية فى حالة وجود ناقل متعاقد وآخر فعلى، وتعديل أحكام الاختصاص بما ييسر على أطراف عقد النقل مقاضاة بعضهم بعضا أمام المحاكم العادية أو أمام هيئات التحكيم.

وهكذا كان شأن المشروع أيضا فيما يتعلق بنقل الأشخاص، السير فى ركب الاتجاهات الدولية الحديثة التى أخذت بها اتفاقية أتينا المبرمة فى الثالث عشر من ديسمبر سنة ١٩٧٤.

وتكلم المشروع عن كل من نقل البضائع ونقل الأشخاص على حدة، ولكنه جمعهما، قبل أن يفرق بينهما، فى أحكام مشتركة.

فعرف عقد النقل البحرى فى المادة ١٩٦ مستعينا فى ذلك بما ينشئه العقد من التزامات أساسية على طرفيه، التزام بالنقل على الناقل، والتزام بدفع أجرة النقل على الشاحن أو المسافر.

واشترط فى المادة ١٩٧ افراغ العقد فى محرر، ولكنه له يجعل الكتابة شرط صحة وانما مجرد شرط أثبات.

وتصدى فى المادة ١٩٨ لمسألة جوهرية هى تعيين نطاق تطبيق أحكام عقد النقل، المبدأين الآتيين:

(١) تسرى أحكام عقد النقل أيا كانت صفة الناقل، مالكا للسفينة أو مجهزا أو مستأجرا لها.

(٢) إذا وقع التنازع بين أحكام عقد النقل وأحكام أخرى وردت بالمشروع، فالأرجحية لأحكام عقد النقل. ويقع هذا التنازع على وجه الخصوص إذا كان الناقل مالكا للسفينة، إذ يعرض عندئذ السؤال: أى الأحكام تكون واجبة التطبيق على مسئولية، أهى أحكام مسئولية الناقل؟ وأجابت المادة ١٩٨ بأنها أحكام مسئولية الناقل معبرة عن ذلك بقولها أن أحكام عقد النقل تسرى «دون غيرها» أيا كانت صفة الناقل.

ثم انتقل المشروع إلى «نقل البضائع» وهو فى الوقت الحاضر النقل الذى لم تستطيع الطائرة منافسة السفينة فيه نظرا لضخامة حجم السفن وقدرتها على استعمال كميات كبيرة من المشحونات، على عكس الحال فى نقل الأشخاص حيث يفضل المسافرون استعمال الطائرة فى النقل لما توفره من وقت ونفقات، ففقدت السفينة فى هذا المجال ما كان لها من شأن يوم ان كانت الوسيلة الوحيدة للانتقال بين القارات.

الفرع الثانى

تكوين العقد وأطرافه وإثباته

المبحث الأول

أطرافــه :

٤٥٠ - يبرم العقد بين **الناقل** مالكا سواء كان مالكا للسفينة أو غير مالك لها متى كان مفوضا فيها ذلك، والغالب أن يبرمه وكيله البحرى، وبين **الشاحن** أيا كان مركزه من البضاعة مالكا أو بائعا لها مثلا، يرسلها إلى مشتريها، ويسمى **المرسل إليه**.

(١) النــاقل

٤٥١ - **الناقل** هو من يتعهد بنقل البضاعة من ميناء إلى ميناء مقابل أجر، ويثير تحديد **الناقل** صعوبة فى حالة ما تكون السفينة مستأجرة إيجارا بالمدة تعطى المستأجر الادارة التجارية، وحرر السند على نماذج تابعة للمؤجر، فهل يكون هو الناقل أم أن المستأجر هو الناقل.

يذهب القضاء إلى النظر فى سند الشحن والقول أن نصوصه هى التى تحدد شخص الناقل دون اعتبار لعقد الايجار، وإلى البحث فيه عن أمارات تدل عليه، هل هو المؤجر الذى أصدر السند أم المستأجر، ومن هذه الأمارات اسم أى منهما المطبوع على السند en-tête du connaaissement، والاسم الموضح عليه وصفته المكتوبة بجوار توقيعه... الخ[1].

---

(١) رودبير ٢ رقم ٦٩٧، أكار، تعليق فى بحرى فرنسى ١٩٦٩ ص ١٦١، بونتافيس فى الفصلية للقانون التجارى ١٩٦٥ ص ٦٧٧. فونيليه ١١ ابريل ١٩٦٣ بحرى فرنسى ١٩٦٢ ص ٦٦٤.

ويعتمد هذا الرأى على الأخذ بالشروط الذاتية السند ونص القانون الفرنسى الصادر فى ٩ يونيه ١٩٦٩ الخاص بتجهيز السفن armement فى مادته الرابعة التى تقول «كل عقد وكل عمل قانونى يوقعه تابع للمجهز على مطبوعات هذا المجهز تلزمه»، ويطبق هذا الحكم على سندات الشحن[١].

وإذا كان السند يشير إلى شخص الناقل وفوض هذا الشخص بوصفه كذلك من جانب الناقل ولم يكن هو فى الحقيقة ناقلا جاز له الرجوع على الناقل الحقيقى بالتعويض عن فعله الخطأ والمسبب للضرر وذلك طبقا للعلاقة الحقيقية للمتعاقدين معه.

(٢) الشاحن

٤٥٢ - أما الشاحن فهو كل شخص يتعهد بتقديم البضاعة لشحنها، سواء كان مالكا لها أولا. فقد يكون مالكها، أو بائعا لها يرسلها لمشتريها سيف أو فوب، أو وكيلا بالعمولة عن مالكها، فكل من هؤلاء يصدق عليه وصف الشاحن الملزم بعقد النقل أمام الناقل[٢].

(٣) المرسل إليه

٤٥٣ - قد يرسل الشاحن البضاعة إلى نفسه (أو إلى وكيل عنه). وعندئذ ينعقد العقد بينه وبين الناقل ولا يكون هناك مرسل إليه، وقد يحرر سند الشحن لأمر المرسل إليه مباشرة إذا كانت البضاعة مرسلة إلى مشتريها، أو يبيعها الشاحن فى الطريق إلى هذا المشترى ويظهر إليه سند

---

(١) على سبيل المثال Aix ١٥ فبراير ١٩٨٤ بحرى فرنسى ١٩٨٥ ص ٥٤٢ تعليق Ollu، بوناسيس فى بحرى فرنسى ١٩٨٦ ص ٧٤؛ روان ١١ مايو ١٩٨٤ بحرى ١٩٨٥ ص ٦٦٢ تعليق اكار، نقض ٣١ يوليو ١٩٨٧ بحرى فرنسى ١٩٨٧ ص ٥٧٣ وبوناسيس بحرى ١٩٨٧ ص ١٤١ رقم ٤٥.

وروديير ١ رقم ٣٠١ و ٢ - ٦٩٨.

(٢) بونتافيس فى تعليقه بالمجلة الفصلية للقانون التجارى ١٩٦٥ ص ٦٨١؛ نقض ١٤ مايو ١٩٦٧ بحرى فرنسى ٦٧ ص ٦١٥.

الشحن ، وبذلك أصبحت عملية النقل تهم وتتم لصالح ثلاثة أشخاص من الناحية الاقتصادية ، مما أدى بها إلى أن يصبح عقد النقل **ثلاثى الأطراف** tripartite بسبب انضمام المرسل إليه إلى هذا العقد مما يجعله طرفا فيه ، مستفيدا من ذات الحقوق التى للشاحن وملزما بالتزاماته ، هذه الحقوق والالتزامات الناشئة من عقد لا يظهر فيه ابتداء كطرف .

ولا يظهر المرسل إليه ابتداء كطرف فى عقد النقل ، ولكن فيما بعد وفى لحظة ما يصبح هو صاحب السيطرة على البضاعة وصاحب السلطة على تنفيذ العقد ، فيكون له مطالبة الناقل باستلام البضاعة وبالتعويض عن تلفها أو هلاكها ، ويصبح لدائنيه هو أن يحجزوا عليها ، وهو الذى يكون له أن يتحكم فى مصير البضاعة .

وتتحدد لحظة نشأة حقوق المرسل إليه من وقت تحرير سند الشحن إذا كان محررا باسمه ، ومن وقت إعطائه إياه إذا كان لحامله ، ومن وقت تظهيره ان كان للأمر ، وفى نظر الناقل يصبح المرسل إليه هو الشخص الذى يحوز سند الشحن ، بغض النظر عن شروط الاتفاق بينه وبين الشاحن .

ولا يعتبر المرسل إليه قد انضم إلى عقد النقل رغم إرادته إذ يجب أن يعلن عن رغبته فى التمسك بسند الشحن ، مثلا لو كان السند ينص على أن الأجرة تدفع عند الوصول فهذا الشرط لا يلزم المرسل إليه مقدما ، إذ لا يعتبر التزاما عليه إلا إذا شاء أن يتمسك على الناقل بالحقوق الناشئة عن السند .

ويكون للمرسل إليه أمام الناقل ، متى نشأ حقه فى عقد النقل ، حقوق أهمها :

١ - أن يباشر الدعاوى الناشئة من عقد النقل .

٢ - وأن يتلقى الحقوق الناشئة من هذا العقد ، كما نشأت منه .

٣ - وبالمقابلة يكون للناقل أن يباشر ضده كافة الدعاوى الناشئة من العقد ، كالمطالبة بالأجرة .

ومع ذلك لا يحل المرسل إليه محل الشاحن حلولاً كاملا ، إذ يظل الشاحن مرتبطا بعقد النقل الذى أبرمه مع الناقل ، فيظل للناقل مطالبته بالأجرة ، وللشاحن أن يقاضيه بالدعاوى الناشئة من عقد النقل .

بعبارة أخرى يظل العقد قائما بين الناقل والشاحن، ولا يرتب انضمام المرسل اليه تجديداً، ولا يبرىء الشاحن أمام الناقل ولا يبرىء الناقل أمام الشاحن[١].

وسنرى أن **محكمة النقض المصرية** أخذت بفكرة أن حامل سند الشحن يعد طرفاً ذا شأن فى سند الشحن بإعتباره صاحب المصلحة فى عملية الشحن يتكافا مركزه- حيث يطالب بتنفيذ عقد النقل- ومركز الشاحن وأنه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباط الاخير به[٢].

ويأخذ القانون بهذا التكييف عندما يقرر أن المرسل إليه إذا قبل تسليم البضاعة استنارا إلى سند الشحن فإنه يلزم بدفع أجرة النقل والمبالغ الاخرى الناشئة عن عقد النقل (م ٢١٩ و ٢٢٦)[٣].

٤٥٤ - وسنرى عند الكلام فى حجية سند الشحن- المواضع التى قرر فيها المشرع حالات خاصة لحماية المرسل إليه من بعض بيانات سند الشحن.

واستطردت المحكمة فقالت أن «قانون التجارة البحرى يجعل من المرسل اليه- وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة- طرفا ذا شأن فى سند الشحن باعتباره اصحب المصلحة فى عملية الشحن يتكافأ مركزه- حينما يطالب بتنفيذ عقد النقل- ومركز الشاحن وأنه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباط الأخير به، وإذ كانت الطاعنة لم تنازع فى انعقاد عقد النقل البحرى رغم عدم التوقيع على سند الشحن، فإن الحكم المطعون فيه إذا استخلص- فى حدود سلطته الموضوعية- قبول الشاحن الضمنى للشروط التى تضمنها سند الشحن- سواء كانت شروطا

---

(١) نقض تجارى ٤ يونيه ١٩٦٤ DMF ١٩٦٤ ٥٨٨ تعليق روديير: بونتافيس، القانون البحرى دالوز ١٩٨٦ رقم ٣٥٩ و ٣٨١: روديير المطول جـ ٢ رقم ٤٠٥ إلى ٤٠٩.

(٢) نقض ٢٥ فبراير ١٩٦٥ مجموعة النقض ١٦ ص ٢٢١: ١٧ يونيه ١٩٦٥ نفس المرجع نفس المرجع ص ٧٧٨، وكذلك نفس المرجع السنة ١٨ ص ٣٠٠، نقض ٢٦ يونيه ١٩٧٨ المجموعة ٢٩ ص ١٥٤٨، الطعن رقم ١١١٤ لسنة ٥٢ ق جلسة ١٩٨٩/١٢/٤.

(٣) أنظر روديير جـ ٣ رقم ٤٠٨، والمذكرة الايضاحية للقانون التجارة البحرية تحت ١٥٥، حيث تقرر ان التزام المرسل إليه بدفع الأجرة التى تدفع عند الوصول **مصدره سند الشحن**.

عادية أو استثنائية ـ قرينة استلام السند دون اعتراض ومن قيامه بتنفيذ عقد النقل دون تحفظ وقبول الطاعنة المرسل اليها بشروط سند الشحن المشار اليه بما فى ذلك شرط التحكيم ـ الوارد بمشارطة الايجار التى أحال اليها سند الشحن ومن استنادها اليه ومطالبته بتنفيذه، فإن الحكم يكون قد التزم صحيح القانون.

(نقض الطعن ١٧٧ لسنة ٤٢ من ٢٦ يونيه ١٩٧٨ مجموعة النقض ٢٩ ص ١٥٤٨).

وفى حكم آخر رتبت على الأصل الذى تأخذ به من أن المرسل اليه طرف ذو شأن فى سند الشحن أنه لا يحتج عليه بالشروط التى يتضمنها السند ـ سواء كانت عادية أو استثنائية ـ إلا إذا ثبت ارتباط الشاحن بسند الشحن وقبوله ما احتواه من شروط أما صراحة بتوقيعه على السند أو ضمنا كما يستفاد من الظروف والملابسات، ذلك أن عقد النقل البحرى لا يعدو أن يكون عقدا رضائيا ينعقد بتطابق ارادتى الناقل والشاحن على أن يتولى أحدهما نقل البضاعة وتسليمها الى المرسل اليه فى ميناء الوصول، ومن ثم فإن المعول عليه فى انعقاد هذا العقد والالتزام بشروطه هو قبول الشاحن الذى يبدأ به ارتباط المرسل اليه بسند الشحن ويتكافأ مركزه حينما يطالب بتنفيذ عقد النقل ومركز الشاحن منذ ارتباط الأخير به.

(الطعن ٢٠٣ لسنة ٤٢ ق ٢٦ يونيه ١٩٧٨ مجموعة النقض ٢٩ ص ١٥٥٣).

-... ومقتضى ذلك أن يلتزم المرسل اليه **بشرط التحكيم** الوارد فى نسخة سند الشحن المرسل إليه باعتباره فى حكم الأصيل فيه، ومن ثم فلا يعتبر الشاحن نائبا عنه فى سند الشحن حتى يتطلب الأمر وكالة خاصة أو حتى يقال أن الشاحن قد تصرف فى شأن من شئون المرسل اليه وهو لا يملك حق التصرف فيه».

«نقظ طعن ١٣٥ لسنة ٣٣ ق ٧ فبراير ١٩٦٧ مجموعة النقض عدد ١٨ ص ٣٠٠» والحكم يستبعد فكرة النيابة.

«وأنه وقد اعتبرت الطاعنة (المرسل اليها) طرفا ذا شأن فى سند الشحن فإن العلاقة بينها وبين الشركة المطعون ضدها (الناقلة) يحكمها

سند الشحن وحده، وهذا السند هو الذى يحدد التزام الشركة المطعون ضدها وفى الحدود التى رسمها ذلك السند وهى حدود لا تترتب عليه إلا المسئولية العقدية، وليس للطاعنة أن تلجأ الى المسئولية التقصيرية إذ أساسها الاخلال بالتزام فرضه القانون، والالتزام فى خصوصية النزاع لا مصدر له لا سند الشحن ما دامت الطعنة لم تدع أن العجز نتج عن اقتراف المطعون ضدها لفعل يحرمه القانون».

«نقض ٢٥ فبراير ١٩٦٥ مجموعة النقض عدد ١٦ ص ٢٢١». حيث استبعد الحكم فكرة النيابة كذلك.

وقد حكمت محكمة النقض فى ذلك بقولها:

«لما كان عقد النقل البحرى عقدا رضائيا ينعقد بإرادتى الناقل والشاحن على نقل البضاعة بحرا وتسليمها للمرسل اليه فى ميناء الوصول ولا تعدو الكتابة (التى أوجبتها المادة ٩٠ من قانون التجارة البحرى) أن تكون شرطا لاثباته وليست شرطا لانعقاده أو صحته كما لا يلزم لانعقاد العقد إثبات الايجاب والقبول فى محرر واحد وإنما تكفى المكاتبات والاقرارات الصادرة من الطرفين، وإذ كان الحكم المطعون فيه قد خلص من أوراق الدعوى ومستنداتها إلى قيام علاقة عقدية بين الطرفين بشأن نقل الرسالة موضوع النزاع رغم عدم تقديم الطاعنة سند الشحن، فإن ذلك يكفى لثبوت قيام عقد النقل البحرى بحيث تحكمه نصوص قانون التجارة البحرى والتى يتعين تطبيقها طالما لم يثبت الاتفاق على خلافها، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه ـ بعد أن انتهى إلى قيام عقد نقل بحرى بين الطرفين على النحو السالف بيانه قد استلزم للفصل فى الدعوى أن تكون شروط هذا العقد ثابتة فى المحرر الذى أعده الطرفان فإنه يكون قد أخطأ فى تطبيق القانون...»[1].

نقض طعن ٧٣٩ لسنة ٤٩ ق جلسة ٢٨ نوفمبر ١٩٨٣.

---

(١) وحكم بأنه ليس هناك ما يمنع فى تحرير العقود ومن ضمنها عقد ـ تأجير السفينة ـ من كتابتها على ورق من أوراق أحد المتعاقدين سواء كان تحريرها فى مصر أو فى الخارج. ولا تهم مسألة جدة الورق او عدم وجود اثر لطى العقد، او التوقيع عليه بحبر جاف، كما أن إثبات تاريخ العقد المذكور والتصديق على الامضاءات التى به امران لم يوجبهما القانون: استئناف القاهرة ١٧ أكتوبر ١٩٦١ المجموعة الرسمية السنة الستون عددا ص ٦٩. =

المبحث الثانى
الرضا وإثباته (سند الشحن)

٤٥٥ - وقد حكمت محكمة النقض «وذا كانت الطاعنة لم تنازع فى انعقاد عقد النقل البحرى رغم عدم التوقيع على سند الشحن، فإن الحكم فيه إذا استخلص - فى حدود سلطته الموضوعية - قبول الشاحن الضمنى للشروط التى تضمنها سند الشحن - سواء كانت شروطا عادية أو استثنائية - من قيامه بتنفيذ عقد النقل دون تحفظ واتسخلص علم

= وقد عرضت محكمة النقض المصرية لهذه المسألة كذلك، فقالت:

« عقد النقل البحرى ليس من العقود الشكلية فلا يبطل إذا لم يحرر بالكتابة وإنما هو من العقود الرضائية التى لا يجوز إثباتها إلا بالكتابة. وإذ تنص المادة ٩٠ من القانون البحرى على أن مشارطة إيجار السفينة - وتسمى سند الايجار - يلزم أن تكون محررة بالكتابة فإن قصد الشارع من اشتراط الكتابة فى هذا النص هو بيان الدليل الذى يقبل فى إثبات مشارطة إيجار السفينة حتى تكون كغيرها من عقود النقل البحرى التى تخضع لشرط الاثبات بالكتابة استثناء من قاعدة «جواز الاثبات بالبينة فى المسائل التجارية».

« ومؤدى نص المادة ١/٣٩٩ و ٢ من القانون المدنى أن الرسائل والبرقيات لها قيمة الورقة العرفية فى الاثبات متى كانت هذه الرسائل وأصل تلك البرقيات موقعا عليها من مرسلها. وقد قصد المشرع بهذا النص - على ما افصح عنه فى المذكرة الايضاحية - أن يستجيب، لحاجة التعامل بالرسائل والبرقيات وبوجه خاص فى المسائل التجارية فأدرجها بين طرق الاثبات بالكتابة وجعل لها حجية الورقة العرفية للتسوية بينها فى الحكم.

« ولا يلزم لانعقاد العقد إثبات الايجاب والقبول فى محرر واحد. فإذا كان الحكم قد اعتمد فى إثبات مشارطة إيجار السفينة على تسلسل البرقيات والمكاتبات المتبادلة بين الطرفين وما استخلصه من أن الايجاب قد صادفه قبول فإن الحكم لا يكون خالف القانون إذ قضى بثبوت مشارطة الايجار» (نقض مدنى ١١ يناير ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ١٧ ص ٧١).

وقالت ... وحيث هذا النعى سديد، ذلك أنه لما كان عقد النقل البحرى عقدا رضائيا ينعقد بتلاقى ارادتى الناقل والشاحن على نقل البضاعة بحرا وتسليمها إلى المرسل إليه فى ميناء الوصول ولا تعدو الكتابة التى اوجبتها المادة ٩٠ من قانون التجارة البحرى أن تكون شرطا لاثباته وليست شرطا لانعقاده أو صحته كما لا يلزم لانعقاد العقد إثبات الايجاب والقبول فى محرر واحد وإنما تكفى المكاتبات والاقرارات الصادرة من الطرفين وإذ كان الحكم المطعون فيه قد خلص من أوراق الدعوى ومستنداتها إلى قيام علاقة عقدية بين الطرفين بشأن نقل الرسالة موضوع النزاع رغم عدم تقديم الطاعنة سند الشحن، فإن ذلك يكفى لثبوت قيام عقد النقل البحرى بحيث تحكمه نصوص قانون التجارة البحرى والتى يتعين تطبيقها طالما لم يثبت الاتفاق على خلافها، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه بعد أن انتهى الى قيام عقد نقل بحرى بين الطرفين على النحو السالف بيانه قد استلزم للفصل فى الدعوى أن تكون شروط هذا العقد ثابتة فى المحرر الذى اعده الطرفان فإن يكون قد أخطأ تطبيق القانون وقد حجبه هذا الخطأ عن تطبيق أحكام قانون التجارة البحرى على رافع الدعوى وما قدم فيها من مستندات». =

وقبول المرسل إليها بشروط سند الشحن المشار إليها بما فى ذلك شرط التحكيم (وهو شرط استثنائى) الوارد بمشارطة الإيجار التى أحال اليها سند الشحن - من استناد اليه ومطالبتها بتنفيذه - فإن الحكم يكون قد التزم صحيح القانون ».

٤٥٦ - وعقد النقل البحرى (عقد رضائى) إذ ينعقد بمجرد التراضى على موضوعه. فهو ليس عقدا شكليا وهو ليس عقدا عينيا، صحيح أن تنفيذ التزام الناقل بالنقل لا يتصور إلا إذا سلمت البضاعة إليه ولكن هذا شرط للتنفيذ لا للانعقاد (م ١٩٧ من القانون) كما قدمنا.

٤٥٧ - موضوع العقد: ويرتب العقد التزاما على الشاحن، بأن يعهد بالبضاعة الى الناقل ليمكنه من نقلها، وأن يدفع له الأجر المتفق. وينشىء التزاما على الناقل أن يقبل البضاعة المتفق عليها من الشاحن. وأن يقوم بنقلها وتسليمها فى المكان والزمان المتفق عليهما.

٤٥٨ - ضرورة الكتابة فى إثباته:

خرج المشرع البحرى فى إثبات عقد النقل - كما فى كثير غيره من العقود البحرية - على قواعد الاثبات فى المواد التجارية، واستلزم أن يكون إثبات عقد النقل بالكتابة، فقد نصت على ذلك المادة ١٩٧ والمواد التى نظمت سند الشحن وبياناته، وكذلك المذكرة الايضاحية للقانون.

= طعن ٧٣٩ لسنة ق فى ٢٨ نوفمبر ١٩٨٣.

وقد سبق للقضاء المختلط ان حكم أن إيجار السفينة عقد رضائى وإنما لا يثبت إلا الكتابة أو بالاقرار أو اليمين سواء كان للسفينة بأكملها أو واردا على جزء منها».

استئناف مختلط ١٠ نوفمبر ١٩٢٠ بلتان ٣١ ص ١٠.

(١) وقد حكمت محكمة النقض المصرية فى عدة احكام لها فى سنة ١٩٦٥ وسنة ١٩٦٧ ان قانون التجارة البحرى يجعل المرسل اليه طرفا ذا شأن فى سند الشحن باعتباره صاحب المصلحة فى عملية الشحن يتكافأ مركزه - حين يطالب بتنفيذ عقد النقل - ومركز الشاحن، وانه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباط الأخير به ولكنها لن تعرض لخصوص ما إذا كان للمرسل اليه ان يتخلص من شرط وارد بالنسد، بل كان موضوع النزاع هو محاولته التخلص من شروط وردت بمشارطة الايجار التى أحال اليها سند الشحن، فقضت بإلزام المرسل إليه به (نقض مصرى ٢٥ فبراير ١٩٦٥ مجموعة النقض السنة ١٦ ص ٢٢١، ١٧ يونيه ١٩٦٥ ذات المجموعة ص ٧٧٨، فبراير ١٩٦٧ نفس المرجع السنة ١٨ ص ٣٠٠.

وسنعود إلى هذه الأحكام فيما بعد مرة اخرى.

ولكن لأن هذا العقد رضائى والمحرر غير مطلوب للانعاقد يجوز إثباته بإقرار المدعى عليه سواء كان شفويا أو تضمنته محررات أخرى كخطابات، أو بمبدأ ثبوت بالكتابة، أو بدىء فى تنفيذ العقد إذا تضمن هذا التنفيذ إقرارا. وتتحدد حجية هذا الاقرار بحدوده فلا تشمل شرطا لم يرد فى الاقرار.

٤٥٩ ـ التنفيذ كوسيلة لإثبات العقد :

إذا لم يحرر سند شحن، ومع ذلك تسلم الناقل البضاعة وقام بنقلها فعلا، أمكن أن يقوم إثبات هذه الواقعة مقام إثبات عقد النقل، أى أن إثبات استلام الناقل البضاعة قد يؤدى إلى إثبات أنه تسلمها بمقتضى عقد نقل ضمنى بينه وبين الشاحن، وهذا جائز ما دام النقل البحرى عقدا رضائيا، وإنما يلاحظ أن اثبات العقد بهذه الطريقة غير المباشرة لا يعنى إثبات شروط مخالفة للقواعد العامة، بل يثبت العقد بحيث تحكمه تماما نصوص (القانون البحرى) التى تنطبق ما لم يتفق على خلاف بعض أحكامها. والإثبات هنا ينصب على واقعة مادية فتقبل فيه كافة الطرق.

المبحث الثالث

سند الشحن وبياناته

المطلب الأول

سند الشحن

Bill of Lading, Connaissement

٤٦٠ ـ سند الشحن :

الوسيلة المعتادة لإثبات عقد النقل البحرى هى الورقة التى يوقعها الناقل أو مندوبه بتلقيه البضاعة لنقلها وتعهده بتسليمها فى ميناء الوصول ويثبت عادة العقد. وهى تؤدى وظائف تجعل لها خاصية متميزة :

(١) فهى تثبت عقد النقل، (٢) وهى تثبت استلام الناقل أو ربانه البضاعة، (٣) وتثبت عادة شحن البضاعة على سفينة معينة، (٤) وهى

تمثل حيازة البضاعة بحيث أن حائزها الشرعى يجوز البضاعة ، ولذلك فهى تستخدم كأداة هامة لتنفيذ البيع البحرى والاعتمادات المستندية ، ويكون الربان حائزا البضاعة حيازة مادية ولكن حائزها القانونى هى الحامل الشرعى لسند الشحن ، وتظل له هذه الحيازة القانونية حتى يسلمها الربان وحتى تخرج من حيازته ، ويقال عندئذ إن سند الشحن قد أدى مهمته accompli .

المطلب الثانى
بيـــاناته

٤٦١ ـ بيانات سند الشحن :

يقدم الشاحن كتابه البيانات المتعلقة بالبضائع وذلك عند تسليمها للناقل (م ٢٠٥) . والبيانات التى أوجب القانون ذكرها فى السند هى (م ٢٠٠ وما بعدها من القانون) على وجه الخصوص :

١ ـ أ) اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم(١) .

ب) صفات البضاعة كما دونها الشاحن ، وعلى الاخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعة عليها وحالتها الظاهرة بما فى ذلك حالة الأوعية الموضوعة فيها . (هذه البيانات يقدمها الشاحن كتابة قبل الشحن) .

جـ) اسم السفينة إذا صدر السند وقت اجراء الشحن أو بعد اجرائه .

د) اسم الربان .

هـ) ميناء الشحن وميناء التفريغ(١) .

---

(١) لعل ذكر اسم المرسل إليه هو الذى يجعله ـ فى نظر القضاء وبعض الفقه ـ طرفا فى عقد النقل ثلاثى الاطراف ، وان كان فى بعض الاحيان يعتبر غريبا عنه يعامله المشرع معاملة خاصة كما لو كان غريبا عنه جديرا بحماية خاصة ـ سنراها ـ لاعتبارات التجارة الدولية .

ويوقع الناقل أو من ينوب عنه، على النسخة المسلمة للشاحن، بالكتابة أو بأى وسيلة إخرى تقوم مقامها . وتعطى هذه النسخة لحاملها الشرعى (م ٢٠٢) الحق فى تسلم البضاعة والتصرف فيها ، وتوقيعه لازم وهو يعطى السند قيمته قانونا لأنه المتعهد بتسليم البضاعة فى ميناء الوصول أما الشاحن فلا يلزم توقيعه، ولا يؤثر ذلك فى وظائف سند الشحن .

ولا يؤثر ذلك فى اعتبار المرسل إليه كطرف فى عقد النقل ، لأن القضاء المصرى يرى المرسل إليه طرفا منضما إلى عقد النقل يلتزم به ويتكافأ مركزه ومركز الشاحن متى رغب فى ذلك ، بأن طالب بالبضاعة .

٢ - عدد نسخ سند الشحن ، وعلى الاقل نسختان ،تسلم أحدهما إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل ويذكر فيها أنها غير قابلة للنزول عنها (م ١/٢٠٢ و ٣) .

٣ - مكان إصدار السند وتاريخ اصداره ، لأن مكان الاصدار له أهميته فى تعيين القانون واجب التطبيق على عقد النقل ، وتاريخه له أهميته فى الاعتماد المستندى ، وفى تحديد تاريخ الوصول .

٤ - أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها ، لكى يحتج بها على المرسل إليه متى طالب بالبضاعة . (م ٢١٩) .

٥ - حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجرى بهذه الكيفية . وإلا تعذر الاحتجاج بذلك على المرسل إليه (م ٢١٦ ، ٢٤١/ب) إذا لم يذكر ذلك فى السند .

٤٦٢ - ونلاحظ على هذه النصوص :

- أنه يكفى أن يذكر السند وزن الطرود أو حجمها ، فيغنى ذكر أحد البيانين عن الآخر .

---

(١) ذكر ميناء الشحن له اهمية خاصة فى البيع البحرى الوارد على البضاعة من حيث بيان مصدرها ، وتبدو له اهميته فى نظر المرسل إليه حيث يبدا فى حساب تاريخ الوصول تقريبا .

- وأن حالة البضاعة الظاهرة لا تقبل أى تحفظ لأنها ظاهرة ، بعكس حالة البضاعة الداخلية إذ لاصفة للربان فى فحصها ولا فى ذكرها .

- وأن هذه البيانات ليست على سبيل الحصر فيمكن أن يضاف إليها ، وهو ما يستفاد من عبارة « على وجه الخصوص » .

- وأن كل بيان منها مقصود به اثبات واقعة أو حالة معينة ، فإذا نقص منها بيان فلا يبطل السند ، وإنما **يعجز عن أداء دوره فى الاثبات** بالنسبة لما يثبته هذا البيان بالذات .

- وأن العلامات الموضوعة على البضاعة إذا لم تكن كافية لتعيينها أو لم تكن بحيث تمكن قراءتها حتى نهاية الرحلة فهذا خطا من الشاحن يتعبه فى الاثبات إذا زالت هذه البيانات أثناء الرحلة ، فيصبح عليه عند الوصول إثبات ذاتية بضاعته ؛ ما لم يكن زوالها بفعل من الناقل أو تابعيه .

- أن النص لم يوجب توقيع الشاحن ، وبذلك لا يجوز كمبدأ عام أن يتمسك الناقل بشروط غير واردة بالسند أو غير واردة فى الشروط العامة للنقل إلا إذا أثبت أن الشاحن كان يعلمها أو أنها ارتقت إلى مرتبة العادة الاتفاقية .

٤٦٣ - تقول المذكرة الايضاحية :

- وجاءت المادة ٢٠٠ بتعداد **البيانات التى تذكر** فى سند الشحن ، وهو تعداد ورد على سبيل المثال لا الحصر . ولا يترتب على أهمال ذكر بعض البيانات البطلان ، وإنما لا يستطيع السند بداهة أن يقوم بدوره فى الاثبات إلا فى نطاق البيانات التى يتضمنها ، كما لا يستطيع أن يقوم بوظيفته الاقتصادية كأداة للتعامل على البضاعة أثناء وجودها فى الطريق إلا إذا كانت البيانات الخاصة بها كاملة . ومن بين البيانات التى ذكرها النص « العلامات المميزة » الموضوعة على البضاعة . ونظرا لأهمية هذه العلامات فى التعرف على البضاعة عند الوصول ، وجهت المادة ٢٠١ النظر إلى ضرورة كفايتها ووضوحها ووضعها بكيفية تضمن بقاءها مقروءة حتى نهاية الرحلة .

ـ وذكرت المـادة ٢٠٢ أن السند يحرر من نسختين ، تسلم احداهما إلى الشاحن ، وتبقى الأخرى لدى الناقل ، ويتفق هذا العدد وما يجرى عليه العمل فعلا . ويوقع الناقل ـ أو الربان بوصفه نائبا عنه ـ النسخة التى تسلم إلى الشاحن . وللتوقيع فى هذا المجال معنى خاص يساير الأساليب العلمية الحديثة المستعملة فى التوقيع . والنسخة الممهورة بالتوقيع هى وحدها القابلة للتداول وهى التى تعطى حاملها الشرعى الحق فى تسلم البضاعة . ويجوز أن يحرر منها عدة نسخ ، فإذا سلم النقل البضاعة بناء على احداها اعتبرت الأخرى ملغاة بالنسبة إليه .

٤٦٤ ـ وهكذا يتبين لنا أن بيانات سند الشحن تنقسم أقساما عدة تبعا لما يقدمه الشاحن ، ولأهميتها :

أ) بيانات متعلقة بالبضاعة ، وهى «صفات البضاعة كما دونها الشاحن (م ٢٠٠ ، ٢٠٥) بالكتابة (م ٢٠٥) وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعة عليها . وتضيف المادة ٢٠١ أنه يجب أن تكون العلامات الموضوعة على البضائع كافية لتعيينها وأن توضع بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة» .

فهذه البيانات تدرج فى السند كما دونها الشاحن بالكتابة ، ويسأل عن كل خطأ فيها لأنه يكون من فعله .

ب) حالة البضاعة الظاهرة بما فى ذلك حالة الأوعية الموضوعة فيها . وهذه لا تستنتج ـ مما يقدمه الشاحن ـ بل أن الناقل هو الذى يدونها تحت مسئولية لأنها ظاهرة له ومعروفة .

البيانات الكاذبة عن البضائع المسلمة للناقل :

٤٦٥ ـ قدمنا أن الشاحن هو الذى يقدم كتابة البيانات المتعلقة بالبضاعة عند تسليمها إلى الناقل (م ١/٢٠٤) ، وإذا كانت خطرة فعلية أن يخطر الناقل بذلك (م ٢/٢٠٤) ، ويكون الشاحن مسئولا قبل الناقل عن تعويض الضرر الذى ينشأ عن عدم صحة البيانات التى قدمها عن البضائع ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير (م ٢٠٥) ، إذ يظل مسئولا مع ذلك أمام الناقل .

على أن هناك جزاء آخر قاسيا عليه إذا تعمد ذكر بيانات غير صحيحة، فى سند الشحن، **عن طبيعة البضائع أو قيمتها**، فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات (م ٢٣٠)، ومن المقرر أن هذا الجزاء ينطبق ولو لم تكن هناك علاقة سببية بين كذب الشاحن والضرر الذى أصاب البضاعة. وهذا بسبب عموم النص. فكأنه عقوبة مدنية للشاحن تدفعه إلى الصدق فى بياناته، ايا كان الباعث على كذبه، مثلا إذا كان يهدف إلى جداع الناقل حتى يدفع أجرة أقل أو إلى خداع الجمرك.

ويترتب على كذب بيانات الشاحن التى تدرج فى سند الشحن متعلقة بطبيعة البضاعة أو قيمتها (م ٢٣٠) أنه: للناقل متى أثبت ذلك أن لا يعوض الشاحن عما يصيب البضاعة بأى تعويض، وإذا كان قد دفع تعويضا له أن يسترده منه.

وبمقابلة نص المادة ٢٠٦ الذى يجعل الشاحن مسئولا عن صحة البيانات التى قدمها عن طبيعة وقيمة البضاعة ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير، ونص المادة ٢٣٠ الذى يجعل الشاحن مسئولا إذا تعمد ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن عن طبيعة البضاعة أو قيمتها بحيث لا يسأل الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها إذا أثبت عدم صحة البيانات نجد أن نص المادة ٢٠٦ عام ونص المادة ٢٣٠ خاص بذكر البيانات في سند الشحن وأنها تتعلق بطبيعة البضاعة أو قيمتها وأنه يفترض هلاكها أو تلفها، أما النص الأول فيشمل كل ما يترتب على عدم صحة البيانات من ضرر.

ونص المادة ٢٠٦ به إضافة غير موجودة فى المادة ٢٣٠، وهى عبارة «ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير»، وكنا نود أن ترد هذه الاضافة كذلك فى المادة ٢٣٠ أى أن يرد قيد على النظام مسئولية الناقل، فيجعل الناقل غير مسئول أمام الشاحن وحده، أما أمام حامل السند فيظل مسئولا، حفاظا على الثقة فى سند الشحن الذى يستخدم فى عمليات بيع البضاعة والاعتماد المستندى ورهنها.

وقد يشترط الناقل على الشاحن أنه إذا قدم بيانا عن البضاعة بقصد دفع أجرة لنقلها أقل فإنه بدفع الأجرة مضاعفة إذا اكتشف كذبه . وهذا الشرط صحيح إذ يتعبر شرطا جزائيا ، لا يخالف أحكام المسئولية الواردة فى القانون ، ويستوى أن يكون الشاحن حسن النية أو سيئها . وينطبق الشرط على المرسل إليه حسن النية كذلك . (باريس ٥ مايو ١٩٥٧ D.M.F. ١٩٥٨ ص ٣٩٧) .

٤٦٦ - تقول المذكرة الايضاحية :

- وأقامت المادة ٢٠٦ الشاحن مسئولا قبل الناقل عن تعويض الضرر الذى ينشأ عن عدم صحة البيانات . ويدخل فى ذلك عدم الاخطار عن خطورة البضاعة وأهمال وضع بيانات عليها للتحذير من خطورتها . وقد يظن الشاحن أنه يفلت من هذه المسئولية بالنزول عن سند الشحن للغير ، ولكن النص خيب ظنه فابقاه مسئولا ، لأنه الذى ارتكب الوزر فكان حقا عليه أن يتحمل مسئوليته .

وجاءت المادة ٢٠٧ لتقضى على ضرب من الغش استشرى فى العمل ، وصورته أن يتفق الشاحن والناقل على اصدار سند شحن « نظيف » أى خال من كل تحفظ بشأن البضاعة تعهد الشاحن بتعويض الناقل عما يتحمله بسبب ذلك من ضرر . وكثيرا ما يقدم الشاحن خطاب ضمان لتغطية هذا التعهد . حقيقة أن الدافع على هذا العمل يكون فى بعض الفروض بريئا ، كما إذا أراد الشاحن اجتناب إعادة عد البضاعة أو وزنها أو قياس حجمها لضيق الوقت أو لضخامتها أو لملافاة نفقاتها فكها ثم اعادة حزمها أو لتعذر اجراء شىء من ذلك لعدم وجود الوسائل الكافية فى الميناء ، غير أن الغالب الأعم أن يكون الهدف خبيثا بغية تضليل الغير كالمؤمن أو المشترى المرسل اليه . ولهذا جرد النص مثل هذا الاتفاق من الفاعلية تجاه الغير حسن النية الذى لايعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة البيانات الخاصة بالبضاعة ، وسواء فى ذلك أكان الشاحن أو الناقل حسن النية أم سىء النية . وقرر النص أن من الخير أن يفيد المرسل اليه - اذا كان حسن النية - من هذه الحماية فاعتبره من الغير فى حكمه ليقطع دابر كل شك حول هذه الصفة . والمفروض بداهة أن البضاعة مرسلة الى شخص غير

الشاحن . فاذا أرسل الشاحن البضاعة الى نفسه فكان شاحنا ومرسلا اليه فى نفس الوقت ، فلا تشمله الحماية التى يقررها النص .

- ولم يقف المشروع عند مجرد تقرير مسئولية الشاحن عن الضرر الذى ينشأ عن عدم صحة البيانات التى يقدمها عن البضاعة ، انما أضاف فى المادة ٢٠٨ حلا وقائيا وهو تخيير الربان - بوصفه نائباً عن الناقل - بين اخراج البضاعة من السفينة أو قبول نقلها مقابل أجرة المثل . واذا لم يتبين الربان وجود البضاعة الا أثناء السفر ، جاز له أن يأمر بالقائها فى البحر اذا كان وجودها يهدد السفينة أو البضائع الأخرى أو كان نقلها يستلزم دفع غرامات أو مصروفات تزيدعلى قيمتها أو كان بيعها أو تصديرها ممنوعا قانونا .

وخصت المادة ٢٠٩ البضائع الخطرة بالذكر فأجازت للناقل - اذا وضعت فى السفينة دون علمه - أن يخرجها فى كل وقت أو أن يتلفها أو أن يبقيها فى السفينة مع ازالة خطورتها دون أية مسئولية عليه . أما إذا كان يعلم بطبيعة البضاعة عند شحنها فلا يجوز له بعد ذلك أن يخرجها من السفينة الا اذا صارت خطورتها تهدد السفينة أو الشحنة . ولا مسئولية على الناقل فى هذا الفرض بدوره الا ما تعلق بالخسارات المشتركة ان كان لها محل .

٤٦٧ - البضائع التى تشحن خارج العقد أو المشحونة ببيانات غير صحيحة :

إذا وضع الشاحن ، بأى طريق كان - بضاعة خارج العقد فى السفينة ، واكتشفها الربان ، فان هذا الاكتشاف قد يكون قبل رحيل السفينة وقد يكون بعده .

- فاذا وجد الربان فى السفينة قبل السفر بضائع غير مذكورة فى سندات الشحن ، أو فى ايصال تسليم البضائع أى لم يتسلمها الربان لشحنها ولكنها شحنت خلسة ، أو تبين له عدم صحة البيانات المتعلقه بها جاز له أحد امرين : فإما أن يخرجها من السفينة فى مكان الشحن ، وإما أن ينقلها بأجرة تعادل مايدفع لبضائع من نوعها فى المكان المذكور ، مع التعويض فى الحالتين ان كان هناك ضرر أصابه (م ٢٠٨/١) .

- وإذا تبين وجود البضائع المذكورة فى الفقرة السابقة اثناء السفر ، جاز له أحد أمور أربعة :

- للربان أن يأمر بالغائها فى البحر إذا كان من شأنها إحداث أضرار بالسفينة أو بالبضائع المشحون فيها .

أو كان نقلها يستلزم دفع غرامات أو أداء مصروفات تزيد على قيمتها أو كان بيعها أو تصويرها ممنوعا (م ٢/٢٠٨) .

- وفى غير هذه الحالات لا يجوز له الأمر بالقائها فى البحر ، بل أن عليه أن ينقلها ويحصل على أجرة نقلها مع التعويض إن كان له محل .

- وطبيعى أن لا يكون قد صدر سند شحن بهذه البضاعة أو صدر سند شحن ولكن البضاعة غير مذكورة فيه فتكون خارجة عن سند الشحن الذى صدر ، أو يكون قد صدر شحن عن البضاعة بأوصاف غير صحيحة .

ويكون الشاحن مسئولا قبل الناقل عن تعويض الضرر الذى ينشأ عن عدم صحة البيانات التى قدمها عن البضاعة ، ولو نزل عن سند الشحن الى الغير (م ٢٠٦ و ٢/٢٠٥) .

البضائع الخطرة أو القابلة للالتهاب أو الانفجار :

٤٦٨ - إذا كانت البضاعة خطرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار ، وجب على الشاحن أن يخطر الناقل بذلك ، أى بطبيعة البضاعة ، ويجب عليه أن يضع بيانا على البضاعة للتحذير من خطورتها ، وبيانا بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعا (م ٢/٢٠٥) .

وإذا وضع الشاحن فى السفينة (أى إذا قدم للشحن) بضائع خطرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار ، جاز للناقل فى كل وقت اخراجها من السفينة ، أو إتلافها أو إزالة خطورتها ، إذا أثبت أنه ما كان ليرضى بشحنها فى السفينة لو علم بطبيعتها .

ويسأل الشاحن عن الأضرار والمصروفات التى تنشأ عن وضع هذه البضائع فى السفينة ، ولا تخضع هذه المسئولية لأى تحديد كالتى تخضع له مسئولية الناقل .

والصورة أن يقدم الشاحن للشحن صناديق بها مواد من هذا القبيل دون أن يبين للناقل طبيعة محتواها ودون أن يكتب عليها هذه الطبيعة الخطرة (م ١/٢٠٩ ، ٢/٢٠٥) .

فإذا كان الناقل يعلم بطبيعة البضاعة ، أيا كانت وسيلة هذا العلم ، وأذن بشحنها ، فلا يجوز له بعد ذلك إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها ، لأن المفروض أنه اتخذ احتياطه لها . إلا إذا صارت خطورتها تهدد السفينة أو الشحنة .

ومع ذلك لا يتحمل الناقل أى مسئولية إلا ما يتعلق بالخسارات البحرية المشتركة عند الاقتضاء (م ٢٠٩/٢) .

المطلب الثالث

تحفظات سند الشحن Réserves

٤٦٩ - نطاقها : إذا أراد الناقل أن لا يكون لسند الشحن أمام الغير حجية وأن يحتفظ بحقه فى إثبات خلاف ما ورد به من بيانات ، يقدمها الشاحن كتابة عند تسليمه البضائع إلى الناقل ، فإنه يدون تحفظاته عليها عند إدراجها فى السند .

ولكنه لا يستطيع أن يحتفظ بالنسبة للبيانات الأخرى التى يدونها الناقل من تلقاء نفسه كتعيين السفينة وواقعة الشحن وتاريخه وحالة البضاعة الظاهرة ، فهى تظل لها حجيتها على الناقل ولا يستطيع إثبات ما يخالفها ، وهذه يسأل عنها الناقل لا الشاحن ، لقول المادة ٢٠٥ يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع عن تسليمها إلى الناقل ، والمادة ٢٠٠/ب إذ تشير إلى صفات البضاعة كما دونها الشاحن ، والمادة ٢٩٠ التى تقول يعد سند الشحن حجة فى أثبات البيانات التى يشتمل عليها ، ولا يجوز فى مواجهة الغير حسن النية إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف **ما ورد به من بيانات** ويجوز ذلك للغير .

والنص الخاص بالتحفظات يقول (يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة **بالبضائع** عند تسليمها إلى الناقل . وتقيد هذه البيانات فى سند الشحن ، وللناقل ابداء تحفظات على قيدها ان كان لديه أسباب جديه للشك فى صحتها أو لم يكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها ، وتذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات فى سند الشحن) .

شروط صحة التحفظ:

٤٧٠ - يلزم لصحة أى ترتيب أثره الذى ستراه فيما بعد شرطان:

١ - أن يذكر أسباب التحفظ.

٢ - وأن يرد قيد البيان المتعلق بالبضائع فى سند الشحن.

فالتحفظ العام أو الدارج لا يصح، فلا يصح أن يرد بصيغة عامة تصلح لكل بضاعة(١)، وإنما يجب أن يكون محددا، كذلك لا يصح التحفظ الموضوع بخاتم الشركة الناقلة. بل يجب أن يكون خاصا ومتعلقا بذات البضاعة.

كما يجب أن يدون التحفظ فى سند الشحن لكى ينفذ على الغير، كحامل السند المستفيد الشرعى منه، والبنوك فى عمليات الاعتماد المستندى، إذ لما كان السند هو أداة التعامل على البضاعة فقد وجب أن يحيط المتعاملين به بحقيقة البضاعة المذكورة فيه، وكالمؤمن.(٢)

ولا يغنى عن ظهور التحفظ فى سند الشحن أن يقبله الشاحن أو وكيله عند الشحن.(٣)

وإذا أراد الناقل قيد التحفظ بعد تمام الشحن كان من حق الشاحن ان يحصل على أمر من قاضى الامور الوقتية بتأجيل رحيل السفينة حتى يتحقق الخبير الذى عينة من أن هذا التحفظ وضعه الربان أثناء عمليات الشحن وليس بعدها، دون أن نملك المحكمة الزام الناقل بإعطاء الشاحن سندا خاليا من التحفظ.(٤)

---

(١) نقض فرنسى ٢٩ يناير ١٩٨٠ بحرى فرنسى ١٩٨١ ص ٢٦٧ تعليق اكارد ومنشور كذلك فى J.C.P. ١٩٨٠ - ٢ - ١٩٨٨ تعليق روديير: يوننافيس وروديير سنة ١٩٨٦ رقم ٣٣٩.

(٢) استئناف باريس ١١ مارس ١٩٦٦ المجلة الفصلية ١٩٦٧ ص ٤٢٧ رقم ٤٤، حيث كان التحفظ مدونا فقط فى خطاب موقع الربان ووكيل الحمولة عند الشحن.

(٣) نقض ١٢ نوفمبر ١٩٨٥ بحرى فرنسى ١٩٨٧ ص ٦٤٢ وتعليق.

(٤) حكم انه متى تقرر وجود ضرر بسيط يتعرض له الشاحن من قيد تحفظات يدونها الربان بغير حضوره، فإن محكمة الاستئناف، كمحكمة للامور المستعجلة - تستطيع دون ان تجاوز سلطتها - ان تفرض على الربان - ليس تسليم سند شحن نظيف أى بدون تحفظات - ولكن الانتظار فى الميناء حتى ينتهى الخبير المعين من التحقق مما إذا كان للناقل من الحق فى وضع هذه التحفظات التى كان له وصفها فى سند أثناء الشحن نقض تجارى ١٢ نوفمبر ١٩٨٥ D.M.F. ١٩٨٦ ص ٦٣٦ تعليق اكار.

وكانت الواقعة أن الربان أعطى ايصالا mate's receipt نظيفا أى خاليا من التحفظات طيلة عملية الشحن، وأراد بعد ذلك اعطاء سند الشحن به تحفظات، ونازعه الشاحن فى ذلك بحجة أن البضاعة لم يرد عليها أثناء الشحن أى تحفظ، فقضت المحكمة بتعيين خبير للتحقيق من حالة البضاعة، والزمت الناقل بالانتظار فى الميناء حتى ينتهى الخبير من مهمته.

٤٧١ - أثار وجود تحفظ صحيح :

- إذا وجد فى سند الشحن تحفظ صحيح فإن ذلك يقلب عبء الإثبات أى يجيز إثبات خلاف ماورد بسند الشحن ، فبدلا من محاولة الناقل اثبات ذلك يكون على من يتلقى البضاعة أن يثبت هو صحة ماورد من بيان فى بسند الشسحن .

- أما اذا لم يرد بالسند تحفظ صحيح ، وجبت التفرقة بين فرصتين : فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة بين الغير .

١ - يعد سند الشحن دليلا على تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه . واذا تضمن السند أن البضاعة شحنت عد دليلا على شحن البضاعة فى السفينة أو فى السفن المعينة فى التاريخ المذكور فيه . كما يعد سند الشحن حجة فى إثبات البيانات التى يشتمل عليها .

فلا يترتب على تخلف أى تحفظ ، أو على وجود تحفظ غير مسبب ، نقل لعبء الإثبات الى الشاحن . ولكن يجوز للناقل هدم القرنية المستفادة من بيانات السند على أن البضائع سلمت إليه مطابقة لما ورد بالسند ، (نقض ٢٢ يناري ١٩٨٣ بحرى فرنسى ١٩٨٣ ص ٦٦٠) . بأن يثبت الناقل خلاف ذلك ، أو بأن التحفظ على البيان الذى بالسند صحيح .

٢ - ويجوز فى العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن وخلاف ما ورد به من بيانات أيا كانت . ولا يجوز فى مواجهة الغير حسن النية إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف **ما ورد به من بيانات** . ويجوز ذلك للغير أيا كان ويعتبر المرسل إليه الذى صدر السند باسمه أو لأمره من الغير فى هذا الحكم إلا إذا كان هو الشاحن نفسه (م ٢١٠) .

٣ - فى علاقة الناقل وحامل السند ، عدم وجود أى تحفظ حول الحالة الظاهرة للبضاعة بما فيها حالة الأودعة الموضوعة فيها فإن عبارة النص (م ٢٠١) تقول أنه لا يجوز فى مواجهة الغير حسن النية إثبات خلاف **الدليل** المستخلص من السند أو خلاف **ما ورد به من بيانات** . بعبارة الحظر «لا يجوز» تمنع الناقل من إثبات ما يخالف بيانات السند ، أيا كانت ، خلافا للمستقر فى العمل من جواز ذلك للناقل ومن أن النص يضع

قرينة على صدق بيانات الناقل ولكنها قرية بسيطة لأن الفراش القطعة لا تكون إلا بنص ، ومنأ ن القضاء عموما كان يتساهل فى قبول الدليل الذى يهدم به الناقل هذه القرنية .

ولذلك فإنه إذا بيّن السند ، أن حالة البضاعة الظاهرة طيبة وسليمة كان الناقل ملزما بتعويض الغير حامل السند عما أصابه ، دون أن يمكن للناقل إثبات ما يخالف بيان السند وأنها شحنت معيبة .

. السبب فى ضرورة بيان التحفظ فى السند لكى يكون حجة على الغير حامل السند هو حماية التجارة الدولية ، لكى يعلم مشترى البضائع أو البنك الذى ارتهنها أو المؤمن عليها حقيقتها[1] .

٤٧٢ ـ تقو المذكرة الايضاحية :

« وأقامت المادة ٢٠٦ الشاحن مسئول قبل الناقل عن تعويض الضرر الذى ينشأ عن عدم صحة البيانات . ويدخل فى ذلك عدم الأخطار عن خطورة البضاعة والأهمال وضع بيانات عليها للتحذير من خطورتها . وقد يظل الشاحن أنه يفلت من هذه المسئولية بالنزول عن سند الشحن للغير ، ولكن النص غيب ظنه فابقاه مسئولا ، لأنه هو الذى ارتكب الوزر فكان حقا عليه أن يتحمل مسئوليته » .

١٤٥ ـ وافتتحت المادة ٢٠٥ التزامات الشاحن ، فأوجبت عليه تقديم البيانات الخاصة بالبضاعة كتابة لقيدها فى سند الشحن . ويجب أن تكون البيانات صادقة مطابقة لحالة البضاعة وطبيعتها . وللناقل أن يتحقق من ذلك لأنه سيكون مسئولا عن تسليم البضاعة بحالتها المبينة فى سند الشحن . غير أن الناقل قد لا يجد متسعا من الوقت لفحص البضاعة والتحقق من وزنها وحجمها وطبيعتها وغير ذلك من البيانات التى قدمت اليه ، وقد لا تكون لديه أو لدى الميناء الموجود فيه الوسائل المادية لاجراء هذا الفحص ، ولهذا أجازت له المادة ٢٠٥ عمل « تحفظات » عند قيد البيانات فى سند الشحن .

---

(١) مونبليه ٣٠ ابريل ١٩٨١ بحرى فرنسى ١٩٨٢ ص ٣٥ تعليق Vialard .

ولما كان الاسراف فى استعمال هذه الرخصة يضعف من حجية سند الشحن ويوحى بالشك فى البضاعة، فقد أحاطها النص بقيدين هما : وجود أسباب جدية للشك فى صحة البيان، وذكر أسباب التحفظ فى السند. وينبغى ألا يفسر هذا القيد الأخير باستلزام ذكر أسباب التحفظ باسهاب وتفصيل، إذا قد لا يجد الربان وقتا لذلك وقد يجد حرجا فى ذكر تفصيلات عن مبررات التحفظ، فيحسن أن يكتفى القضاء بالاجمال الذى يعطى فكرة واضحة عن جدية التحفظ.

٤٧٣ - خطابات الضمان :

١٤٧ - وجاءت المادة ٢٠٧ لتقضى على ضرب من الغش استشرى فى العمل، وصورته أن يتفق الشاحن والناقل على إصدار سند شحن «نظيف» أى خال من كل تحفظ بشأن البضاعة مقابل تعهد الشاحن بتعويض الناقل عما يتحمله بسبب ذلك من ضرر. وكثيرا ما يقدم الشاحن خطاب ضمان لتغطية هذا التعهد. حقيقة أن الدافع على هذا العمل قد يكون فى بعض الفروض بريئا، كما إذا أراد الشاحن اجتناب اعادة عد البضاعة أو وزنها أو قياس حجمها لضيق الوقت أو لضخاماتها أو لملافاة نفقات فكها ثم اعادة حزمها أو لتعذر إجراء شىء من ذلك لعدم وجود الوسائل الكافية فى الميناء، غير أن الغالب الأعم أن يكون الهدف خبيثا بغية تضليل الغير كالمؤمن أو المشترى المرسل اليه. ولهذا جرد النص مثل هذا الاتفاق من الفاعلية تجاه الغير حسن النية الذى لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة البيانات الخاصة بالبضاعة، وسواء فى ذلك أكان الشاحن أو الناقل حسن النية أم سىء النية. وقرر النص أن من الخير أن يفيد المرسل اليه - إذا كان حسن النية - من هذه الحماية فاعتبره من الغير فى حكمه ليقطع دابر كل شك حول هذه الصفة. والمفروض بداهة أن البضاعة مرسلة الى شخص غير الشاحن. فإذا أرسل الشاحن البضاعة الى نفسه فكان شاحنا ومرسلا اليه فى نفس الوقت، فلا تشمله الحماية التى يقررها النص.

تقول المادة ١/٢٠٧ : «كل خطاب ضمان أو اتفاق يضمن بمقتضاه الشاحن تعويض الناقل عن الأضرار التى تنتج عن إصدار سند شحن خال من أى تحفظ على البيانات الواردة به، لا يحتج به قبل الغير الذى لا يعلم

وقت حصوله على السند بعدم صحة تلك البيانات. وتضيف الفقرة ٢، ويعتبر المرسل اليه الذى صدر السند باسمه أو لأمره من الغير فى حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه .

ومفهوم النص ضرورة أن يكون من يريد تجاهل خطاب الضمان من الغير حسن النية، سواء صدر السند ابتداء باسمه أو لأمره أو انتقل اليه السند من المستفيد الأول أو من حامله.

وقد وضع القانون جزاء أقسى على الناقل الذى يدون السند خاليا من التحفظات فى حالة وجوبها فحرمه من تحديد مسئوليته الواردة بالمادة ٢٣٣، فقالت المادة ١/٢٤١ : لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسئوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد احداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث، وتضيف الفقرة ٢ : ويفترض اتجاه قصد الناقل أو نائبه إلى احداث الضرر فى الحالتين الآتيتين : . . . (ب) إذا أصدر سند الشحن خاليا من التحفظات مع وجود ما يقتضى ذكرها فى السند وذلك بقصد الأضرار بالغير حسن النية[1].

(راجع ما تقدم خاصا بمسئولية مقاول التفريغ عندما ترفع الدعوى مباشرة من المرسل إليه إذ يكون له أن يتمسك بالمادة ٢٣٣ الخاصة بتحديد مسئولية الناقل).

ويكون الشاحن مسئولا قبل الناقل عن تعويض الضرر الذى ينشأ عن عدم صحة البيانات التى قدمها عن البضاعة ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير (م ٢٠٦ من القانون)، كما تقدم.

---

(١) ولا يجوز للناقل التمسك بخطاب الضمان الذى صور غشا على الشاحن.

نقض ٢٣ فبراير ١٩٨٣ DMF ١٩٨٣ ص ٤٩٨ تعليق Aohard ١ غرفة باريس للتحكيم البحرى ١٠ يونيه ١٩٨٥ DMF ١٩٨٦ ص ١٨٧.

وانظر فى الموضوع :

Tetley (William): Contre lettres d'indemnité of letttre de garantie, D. M. F. 1988 P. 228-355.

نسخ وتوقيع سند الشحن من الناقل أو مندوبه :

٤٧٤ - المقصود بالنسخة أن يكون سند الشحن محررا من عدة صور كل منها موقعا عليها من الناقل أو نائبه وتصلح لأداء المقصود منه واستلام البضاعة عند وصولها . أما الصورة فهى لا تصلح لهذا الغرض ولا تحمل توقيع الناقل، وقد تكون صورة فوتوغرافية أو منقولة عن الأصل بأى طريق.

وتقول المادة ٢٠٢ : ١ - يحرر سند الشحن من نسختين، تسلم احداها الى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل ويذكر فيها أنها غير قابلة للنزول عنها.

٢ - يوقع الناقل أو من ينوب عنه النسخة المسلمة للشاحن ويكون التوقيع بالكتابة أو بأى وسيلة ميكانيكية أو الكترونية أخرى تقوم مقام الكتابة ، وتعطى هذه النسخة لحامهاالشرعى الحق فى تسلم البضائع والتصرف فيها.

٣ - يجوز أن تحرر من سند الشحن بناء على طلب الشاحن عدة نسخ، وتكون كل نسخة موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التى حررت، وتقوم كل نسخة مقام الأخرى، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى احداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة الى الناقل.

والمقصود **بالحامل الشرعى** لسند الشحن الشخص المذكور فى المادة ٢٠٢ الشخص المذكور فى المادة ٢٠٤ التى تقول: يعتبر حاملا شرعيا لسند الشحن الشخص المبين اسمه فيه أو المتنازل اليه ان كان السند اسميا، وحامله ان كان السند للحامل أو مظهرا على بياض، والمظهر اليه الأخير ان كان السند للأمر ذكروفيه اسم المظهر اليه، والتى سيأتى شرحها. وهذا الشخص يكون له - بمقتضى السند - حق المطالبة بالبضاعة من الناقل البحرى، وحق مطالبة شركة التأمين بتعويض هلاكها ان كان مؤمنا عليها وانتقل اليه التأمين، وحق التصرف فيها أثناء النقل.

ويؤدى تسليم البضائع بمقتضى نسخة من النسخ إلى اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة الى الناقل، ولكن هذا الأثر مقصور عليه، وهو لا يترتب بالنسبة لغيره كمشترى البضاعة من الحامل الشرعى للنسخ، فإن هذا

التصرف فيها بمقتضى نسخة من سند الشحن قد يعطى المشترى حقا فى البضائع وقد لا يعطيه على ما سنرى عند التزاحم على البضائع بين حملة نسخ سندا الشحن .

تقول المذكرة الايضاحية :

« وذكرت المادة ٢٠٢ أن السند يحرر من نسختين ، تسلم احداهما الى الشاحن ، وتبقى الأخرى لدى الناقل ، ويتفق هذا العدد وما يجرى عليه العمل فعلا . ويوقع الناقل - أو الربان بوصفه نائبا عنه - النسخة التى تسلم الى الشاحن . وللتوقيع فى هذا المجال معنى خاص يساير الأساليب العلمية الحديثة المستعملة فى التوقيع . والنسخة الممهورة بالتوقيع هى وحدها القابلة للتداول وهى التى تعطى حاملها الشرعى الحق فى تسلم البضاعة . ويجوز أن يحرر منها عدة نسخ ، فإذا سلم الناقل البضاعة بناء على احداها اعتبرت الأخرى ملغاة بالنسبة اليه » .

المطلب الرابع

حجية سند الشحن فى الإثبات :

٤٧٥ - تقول المادة ٢١٠ :

١ - مع مراعاة أحكام الفقرة الأولى من المادة ٢٠٥ (وهى المادة الخاصة بالتحفظات التى يوردها الناقل على قيد بيانات الشاحن عن البضاعة) يعتبر سند الشحن دليلا على تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه . وإذا كان سند الشحن مشتملا على البيان المنصوص عليه فى الفقرة الثالثة من المادة ١٩٦ اعتبر دليلا على شحن البضاعة فى السفينة أو فى السفن المعينة فى البيان وفى التاريخ المذكور فيه . كما يعتبر السند حجة فى إثبات البيانات التى يشتمل عليها ، وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة إلى الغير .

٢ - يجوز فى العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن وخلاف ما ورد به من بيانات . أما فى مواجهة الغير حسن النية فلا يجوز إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد به من بيانات ، وإنما يجوز ذلك للغير .

٣ - يعتبر المرسل إليه الذى صدر السند باسمه أو لأمره من الغير فى حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه.

وتقضى المادة ٢٢١ أن:

يعتبر ايصال الشحن المشار إليه فى الفقرة الثانية من المادة ١٩٩ دليلا على تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة فى الايصال ما لم **يثبت غير ذلك** . (من الشاحن أو المرسل اليه أو عليهما) والمقصود الايصال الذى يعطيه الناقل قبل الشحن ولم يتحول بعد إلى سند شحن بأن لم تشحن البضاعة بعد ولم يدون فيه ما يفيد الشحن.

وبذلك تتضمن هذه النصوص حجية الأوراق المشار إليها فيها فى ذاتها، وحجيتها بين الأطراف أصحاب المصلحة فى النقل.

أما فى ذاتها أى حجتهامن حيث الموضوع، فتقضى المادة ٢١٠ أن سند الشحن الذى يسلم قبل شحن البضاعة يكون حجة «على ما ورد به من بيانات.».

ويلاحظ أن الحجية تشمل كل بيانات السند فلا يجوز إثبات ما يخالف أى بيان منها لا فى مواجهة حامل السند الغير، ولا فى مواجهة الغير حسن النية عموما.

ومن أحكام محكمة النقض فى هذا الخصوص:

٤٧٦ - «أنه وان كان اثبات عكس بيانات سند الشحن الخاصة بالبضاعة جائزا فى العلاقة بين الناقل والشاحن إلا أنه لا يجوز إزاء من عداهما كالمرسل اليه، إذ لسند الشحن حجية مطلقة فى الاثبات لصالحه فيما يتعلق بهذه البيانات فليس للناقل أن يثبت قبله عكس ما تضمنه، لما كان ذلك وكان سند الشحن حجة على أن الناقل قد تسلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بالسند ولم يقدم الطاعن الى محكمة الموضوع ما يدل على أنها تحفظت فى سند الشحن بضعف تغليف صناديق الشاى المشحونة فلا يعيب الحكم المطعون فيه التفاته عن دفاع عاطل عن الدليل».

تقول المذكرة الايضاحية:

- «وتتكلم المادة ٢١٠ فى حجية سند الشحن، فنصت على أن اصدار السند ينهض دليلا بذاته على أن الناقل تسلم البضاعة من الشاحن. وإذا

كان السند «نظيفا» فالمفروض أن الناقل تسلم البضاعة بالحالة المبينة فيه وإذا ذكر فى السند حصول الشحن على سفينة معينة وفى تاريخ معين، صار السند دليلا على وقوع الشحن فعلا على هذه السفينة وفى هذا التاريخ. ولا تقتصر حجية السند على إثبات تسلم البضاعة وشحنها، وإنما يعتبر السند أيضاً حجة فى إثبات ما يشتمل عليه من بيانات أخرى، كتعيين ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول.

والسند حجة فى الإثبات فى العلاقة بين الناقل والشاحن وفى العلاقة بين كل منهما والغير. ولكن شتان الفرق بين حجية السند فى الفرضين.

ففى العلاقة بين الناقل والشاحن ليست للسند إلا حجية نسبية، فيجوز لكل منهما إثبات ما يخالف الدليل المستخلص منه، فيجوز للناقل مثلا أن يثبت أنه تسلم كمية البضاعة المذكورة فى السند أو أن هناك تحفظات سرية بشأن حالتها. كما يجوز للشاحن بدوره أن يثبت عدم صحة البيان الخاص بتعيين ميناء التفريغ أو باستحقاق جزء من أجرة النقل عند الوصول. ويقع هذا الاثبات أو ذلك وفقاً للقواعد العامة.

أما بالنظر الى الغير، فلا يجوز إثبات ما يخالف السند، ولكن يجوز للغير إثبات ذلك، وهو يؤدى هذا الاثبات بكافة الطرق لأنه لم يكن طرفا فى عقد النقل. فإذا ذكر فى سند الشحن أن وزن البضاعة ألف كيلو جراما مثلا، فلا يجوز للشاحن أن يثبت فى مواجهة الغير - كالمؤمن - أن الكمية أكثر من ذلك طمعا فى الحصول على تعويض أكبر. وعلى العكس من ذلك، يكون من حق المؤمن أن يثبت أنها أقل من ذلك ليدفع تعويضا أقل. والفكرة التى وراء هذا الحكم هى **حماية الظاهر**. وغنى عن البيان أن الغير لا يحظى بهذه الحماية إلا إذا حسن النية لا يعلم بعدم صحة البيان المذكور فى السند. ومرة أخرى يضفى المشروع حمايته على المرسل إليه فيعتبره من الغير فى حكم المادة ٢١٠.

أما إيصال الشحن فهو دليل على تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه ما لم يثبت الناقل ما يخالف ذلك (المادة ٢١١) وتسرى فى هذا الشأن القواعد العامة بشأن الصورية.

سند الشحن الصادر تنفيذاً لعقد الإيجار :

٤٧٦ - يقوم سند الشحن فى هذه الحالة بأحد دورين : فقد يقوم بمجرد دور إيصال صادر من الربان باستلام قدر البضاعة على السفينة ، وقد يقوم بدور السند الممثل لحيازة البضاعة التى قد ينوى المستأجر بيعها أثناء النقل أو ينوى تسليمها إلى مشتريها الذى عهد اليه نقلها

فإذا انتقل السند إلى الغير حامل السند فهل تنطبق على شروط عقد الايجار الذى يربط المؤجر والمستأجر أم أن السند - وهو مجرد سند حرفى ومجرد فى معنى أن لا يحتج به على حامله إلا بما ورد فيه ، وهو الذى يحكم مركزه .

يجيب القضاء على ذلك بأن المؤجر يظل خاضعا لأحكام عقد الايجار ، وأما الغير حامل السند فلا يخضع إلا للسند . ولكن ما الحكم إذا أحال السند الى هذا الايجار ؟

لا يقبل القضاء الفرنسى أن تلزم الاحالة الواردة فى السند حامله بسبب أن السند حرفى وكاف بذاته(١) فلا يضاف إليه .

ويقرر القضاء الحديث أن حامل السند المعتبر من الغير لا يحتج عليه بعقد الايجار(٢)

وعلى الخصوص إذا تعارضت شروط العقد مع شروط السند كانت الاولوية لشروط السند .

(انظر ما قدمناه فى خصوص الاحالة إلى عقد الايجار) .

٤٧٧ - التعارض بين عقد الإيجار وسند الشحن :

قد تختلف الشروط الواردة فى الإيجار عن تلك الواردة بالسند ، وفى هذه الحالة يكون التفصيل كالآتى :

---

(١) روديير ج ٢ رقم ٦٩٧ و ٦٩٨

(٢) نقض فرنسى ٤ يونيه ١٩٨٥ بحرى فرنسى ١٩٨٦ ص ١٠٦ تعليق R.A. : باريس ١٣ يناير ١٩٨٨ بحرى فرنسى ١٩٨٨ ص ٣٩٥ تعليق Richmont ؛ غرفة باريس التجارية ٢٩ مارس ١٩٨٤ بحرى فرنسى ١٩٨٥ ص ١٥٥ .

وحكم انه لا يلزم حامل السند من الغير بشروط العقد مادام لم يعلمه وان الاحالة الى هذا العقد غير كافيه فى هذا الخصوص : باريس ١٧ يونيه ١٩٧٧ بحرى فرنسى ١٩٧٨ ص ١٦٣ تعليق Tassel

١ - إذا كان بين الشاحن والمجهز اتفاق على تحديد المحرر الذى يفضل اتبع هذا الاتفاق.

٢ - إذا لم يكن ثمة اتفاق على حل هذا الخلاف، فهناك رأى يقول بتفضيل السند لأنه لاحق، ويرى رأى آخر تفضيل المشارطة إذ هى أساسا التى تثبت العقد بخلاف السند الذى يثبت بطبيعته واقعة الشحن. والواقع أن هذه مسألة موضوعية إذ ليس ما يمنع من أن يعدل سند الشحن بيانات المشارطة.

٣ - هذا الخلاف بين المحررين لا يتصور إلا فى العلاقة بين الناقل والشاحن، أما بالنسبة للمرسل إليه فإن حقوقه تتحدد بسند الشحن وحده لأنه غريب عن العلاقة بين الشاحن والناقل. إلا أن يكون المرسل إليه هو الشاحن أو طرفا فى عقد النقل، وقد نصت **محكمة النقض المصرية** أن المرسل اليه يعتبر طرفا ذا شأن فى سند الشحن مقيدا بما ورد به بوصفه أصيلا فيه، وأن العلاقة بينه وبين الناقل يحكمها سند الشحن وحده بمعنى أن هذا السند هو الذى يحدد التزام الناقل وفى الحدود التى رسمها ذلك السند، فليس للناقل التمسك على المرسل إليه بمالا يعتبر منة. وبالمقابلة ليس للمرسل إليه أن يخرج عن حدود ما ورد فيه، وليس له أن يتمسك بالمسئولية **التقصيرية** على الناقل إذ أساس هذه المسئولية الاخلال بالتزام فرضه القانون فلا يلجأ اليها إذا كان محل النزاع لا مصدر له إلا سند الشحن والمسئولية التقصيرية تفترض اقتراف فعل يحرمه القانون »[١].

٤ - ويستثنى من ذلك احالة سند الشحن الى مشارطة الايجار، فيثور السؤال إلى أى مدى يلتزم المرسل اليه بالنصوص الواردة بالمشارطة التى أحال اليها سند الشحن. والمعقول هو أن تتحدد التزامات المرسل إليه طبقا لمفهوم الاحالة، فإن كانت صريحة مفصلة فلا مانع من تحمله الالتزامات الواردة بها، ولا ضير عليه فى ذلك ما دام كان عالما بمضمونها أو كان يجب عليه به وقت تلقيه سند الشحن[٢].

---

(١) نقض مصرى ٢٥ فبراير ١٩٦٥ مجموعة النقض السنة ١٦ ص ٢٢١.

(٢) ٢٥ فبراير ١٩٦٥ و ٧فبراير ١٩٦٧ سالفى الذكر.

وقد أقرت محكمة النقض الفرنسية هذا المعنى عندما قررت أن المرسل اليه متى كان أصيلا فى سند الشحن يستمد حقوقه منه لا من المشارطة التى يقتصر سلطانها على العلاقة بين المؤجر والمستأجر الشاحن فإن المرسل إليه مع ذلك يتحمل من المشارطة فى حدود ما يحيل إليها سند الشحن(١). كما عرضت محكمة النقض المصرية لحدود قدرة السند على الاحالة الى المشارطة، فقضت أن هذه الاحالة إنما تكون فيما لم يرد بشأنه نص خاص الشحن، فإذا كان شرط التحكيم الوارد بمشارطة الايجار قد نص على أن يكون عرض النزاع على هيئة التحكيم بنيويورك يكون فى لندن فإن هذا الشرط الأخير هو الذى يجب أعماله دون الشرط الوارد بالمشارطة(٢).

المطلب الخامس

شكل سند الشحن، وتداوله- الحامل الشرعى:

٤٧٧ - تقضى المادة ٢٠٣ أن:

١ - يحرر سند الشحن باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل.

٢ - يكون النزول عن سند الشحن الاسمى باتباع قواعد الحوالة المقررة بشأن حوالة الحق.

٣ - يكون سند الشحن المحرر للأمر قابلا للتداول بالتظهير، ويعتبر مجرد توقيع الحامل على ظهر السند بمثابة تظهير ناقل للملكية، وتسرى على هذا التظهير أحكام قانون التجارة.

٥ - يجوز النص فى سند الشحن على حظر حوالته أو تداوله.

وتضيف المادة ٢٠٤ بأن:

يعتبر حاملا شرعيا لسند الشحن الشخص المبين اسمه فيه أو

---

(١) نقض فرنسى ٥ يوليو ١٩٣٣ دور ٢٨ ص ٢٢ تعليق موريو، ويؤدى ضمنا الى اعتبار الاحالة العامة كافية ما دامت واضحة، وكانت القضية متعلقة بشرط التحكيم.

(٢) ١٧ يونيه ١٩٦٥، مجموعة النقض السنة ١٦ ص ٧٧٨.

المتنازل إليه إن اسميا ، وحامله أن كان السند للحامل أو مظهرا على بياض، والمظهر إليه الأخير أن كان السند للأمر وذكر فيه اسم المظهر اليه[١].

ومقتضى أن يكون الشخص حاملا شرعياً للسند أن يكون له الحق فى المطالبة بكافة الحقوق التى يعطيها السند للمستفيد منه ، فيكون له أن يتصرف فى البضاعة وأن يطالب الناقل بالبضاعة بالسند وكما هى موضوعة فيه (م ٢٢٣) ، ويكون له كذلك أن يطالب المؤمن بتعويض ما أصابها إذا كانت مؤمنا عليها وانتقل التأمين إليه بطريق صحيح . وبالمقابل يلتزم هذا الشخص بكل ما تلزمه بيانات سند الشحن من دفع الأجرة وملحقاتها متى استند إليها مطالبا بالبضاعة (م ١/٢١٩).

٤٧٨ - والذى يلفت النظر فى هذه الأحكام أن فيها تجديدا على الأحكام المستقرة حالياً فى التشريع المصرى ، فقد قضت محكمة النقض المصرية - فى خصوص السند للأمر أن تظهيره لا يترتب عليه أثره الناقل للملكية إلا إذا كان تاما أى متضمنا كافة البيانات المنصوص عليها فى المادة ١٣٤ من قانون التجارة ، فإذا نقص منها بيان كان ناقصاً واعتبر تظهيراً توكيلياً (نقض مصرى ٢٣ يونية ١٩٦٣ مجموعة النقض ١٤ ص ٧٣٦) .

وأتى نص المادة ٢٠٣ بحكم جديد متفق مع ما يجرى عليه العمل من أن التظهير بمجرد التوقيع على ظهر السند يكفى لاعتباره ناقلا للملكية .

---

(١) وتكلمت المادة ٢٠٣ فى شكل سند الشحن . ويتوقف على هذا الشكل امران :

(أ) كيفية تداول السند ، بالحوالة المدنية إذا كان اسميا ، بالمناولة إذا كان للحامل ، وبالتظهير إذا كان للأمر . ولم ينتظر المشرع حتى يتطور القانون التجارى المصرى فى شأن تداول الصكوك ، فنص على أن مجرد التوقيع على ظهر السند يعتبر بمثابة تظهير ناقل للملكية .

(ب) تعيين الحامل الشرعى للسند ، وقد عينته المادة ٢٠٤ بأنه المرسل إليه المذكور أسمه فى السند أو المتنازل إليه إذا كان السند اسميا ، وحامله إذا كان السند للحامل أو مظهرا على بياض ، والمظهر إليه الأخير إذا كان السند للأمر ونكر فيه اسم المظهر إليه ، وازاء هذا الموضوع لا يجد حرجا فى تسليم البضاعة إلى صاحب الحق فى تسليمها وهو مطمئن إلى أن هذا التسليم سيكون مبرئاً لذمته .

فهل صار سند الشحن بذلك ورقة تجارية يحكمها قانون التجارة؟ تبدو أهمية المسألة من حيث آثار التظهير التام، وهى تضامن الموقعين عليه أمام حاملة الاخير، وتطهيره من الدفوع التى تكون عالقة بعلاقة سابقة على علاقة مظهره بالحامل الأخير.

واضح أن النص لم يقل أنه يعتبر ورقة تجارية، وأنه قال «تسرى على هذا التظهير أحكام قانون التجارة»، فالتظهير وحده هو الذى يخضع للتظهير الذى نظمه قانون التجارة. ولكن هل يخضع تظهير سند الشحن لكل أحكام التظهير الواردة فى قانون التجارة، وبالذات تضامن الوقعين على الورقة أن كانوا، وتطهير الورقة من الدفوع؟... هذا هو السؤال.

يبدو أن مقتضى هذا النص أن ما أتى به هو أن تظهير السند بالتوقيع على ظهره المستفيد منه مقصور على اعتباره ناقلا للملكية.

أما التضامن بين الموقعين عليه فهو لا يترتب لعدم وجود نص عليه مماثل للمادة ١٣٦ الخاص بالأوراق التجارية، ولأن الموقعين المتعاقبين على السند لم يلتزموا من مصدر واحد كما هو الشأن فى التضامن إذ هو يفترض تعدد المدينين ووحدة الدين. وكذلك يضمن المظهر - كما فى التظهير الناقل للملكية - للمظهر إليه وجود الحق فى الاستلام الفعلى للبضائع التى يمثل السند حيازتها.

ولكن هل يطهر هذا التظهير السند من الدفوع؟... بعبارة أخرى إذا كان بين الناقل والشاحن اتفاق خفى فهل يستطيع الناقل التمسك على المظهر إليه تمليكا بهذا الاتفاق؟ تقضى القواعد العامة بذلك، وقد أقرت محكمة النقض هذا المبدأ فى ظل قانون التجارة القائم على اساس أن سند الشحن ورقة مدنية. فقالت: «مؤدى المواد ١٣٣ إلى ١٤١ والمادة ١٨٩ تجارى أن قواعد تظهير الكمبيالة لا تتبع فى شأن السند المدنية ولو تضمنت شرط الاذن وذلك بالقدر الذى تعتبر فيه هذه القواعد متعلقة بالالتزام التجارى وحده دون المدنى، وإذ يعد تظهير السند من الدفوع فى العلاقة بين المدنية والحامل غير المباشر أثرا من آثار التظهير التى تتفق وطبيعة الالتزام الصرفى وتستقل به الورقة التجارية بحسب ما تنهض به من وظائف، وكان تطبيق هذا الأثر بالنسبة للسندات المدنية يترتب عليه

اقصاء طبيعتها المدنية ويتم عن العنت والاحجاف بالمدنيين فيها ، فأن لازم ذلك هو اطراح هذا الأثر فى تظهير الورقة المدنية ».

(نقض ١٧ يونية ١٩٦٩ المجموعة السنة ٢٠ ص ٩٧٩ ، ٦ فبراير ١٩٧٨ السنة ٢٩ ص ٤٠١).

كما أنها اعتبرت المرسل إليه حامل السند طرفاً ذا شأن فى سند الشحن متكافاً مركزه حين يطالب بتنفيذ عقد النقل ومركز الشاحن ، فعقد النقل عقد ثلاثى الاطراف ، وما يحتج به على الشاحن يسرى على المرسل إليه كذلك .

ولكنها عندما تطرقت إلى مسألة الاحتجاج بالدفوع عليه من جانب الناقل قررت له مركزا مختلفا عن مركز الشاحن : فقالت :

« أنه وأن كان اثبات عكس بيانات سند الشحن الخاصة بالبضاعة جائزا فى العلاقة بين الناقل والشاحن إلا أنه لا يجوز إزاء من عداهما كالمرسل اليه ، إذ لسند الشحن حجية مطلقة فى الإثبات لصالحه فيما يتعلق بهذه البيانات فليس للناقل أن يثبت قبله عكس ما تضمنه ، لما كان ذلك وكان سند الشحن حجة على أن الناقل قد تسلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بالسند ولم يقدم الطاعن الى محكمة الموضوع ما يدل على أنها تحفظت فى سند الشحن بضعف تغليف صناديق الشاى المشحونة فلا يعيب الحكم المطعون فيه التفاته عن دفاع عاطل عن الدليل ».

(الطعن ٣٣٥ لسنة ٤٣ ق جلسة ٢٥ ديسمبر ١٩٧٨).

ولعلها فى ذلك ، أى فى تقرير تطهير الدفوع بتظهير السند من دفوع الناقل ، أخذت بما استقر عليه العرف البحرى السائد . (وكذلك المادة ٢١٠ من القانون).

المطلب السادس

حماية المرسل إليه من البيانات التى لم يكن طرفا فيها

٤٧٩ - ونستطيع أن نجمع بعض النصوص التى تثور فيها مسألة تطهير السند من الدفوع وموقف المرسل إليه منها ، والتى حسمتها هذه النصوص :

المادة ٢٠٦ : يكون الشاحن مسئولا قبل الناقل عن تعويض الضرر الذى ينشأ عن عدم صحة البيانات التى قدمها عن البضاعة **ولو نزل عن** سند الشحن إلى الغير .

المادة ٢٠٧ : كل خطاب ضمان أو اتفاق يضمن بمقتضاه الشاحن تعويض الناقل عن الأضرار التى تنتج عن إصدار سند شحن خال من أى تحفظ على البيانات الواردة به ، لايحتج به قبل الغير الذى لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة تلك البيانات . ويعتبر **المرسل إليه الذى** الذى صدر السند بإسمه ولأمره من الغير فى حكم هذه المادة ، إلا إذا كان هو الشاحن نفسه .

مادة ٢١٠ : ١ - مع مراعاة أحكام الفقرة الأولى من المادة ٢٠٥ (الخاصة بتحفظات الناقل على بيانات سند الشحن) يعتبر سند الشحن دليلا على تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه . وإذا كان سند الشحن مشتملا على البيانات المنصوص عليه فى الفقرة الثالثة من المادة ١٩٩ (البيان الخاص بحصول الشحن فعلا على السفينة) اعتبر دليلا على شحن البضاعة فى السفينة أو فى السفن المعينة فى البيان وفى التاريخ المذكور فيه . كما يعتبر سند الشحن حجة فى إثبات البيانات التى يشتمل عليها ، وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة إلى الغير .

٢ - يجوز فى العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن وخلاف ما ورد به من بيانات . أما فى مواجهة الغير حسن النية ، فلا يجوز إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد به بيانات ، وإنما يجوز ذلك لهذا الغير .

٣ - يعتبر **المرسل إليه الذى** صدر السند بإسمه أو لأمره من الغير فى حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه.

المادة ٢١٩ : ١ - يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل ، وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول. التزم أيضا بأدائها من له حق فى تسلم البضاعة إذا قبل تسلمها.

٢ - إذا لم يذكر فى سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول افترض أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن ، ولا يجوز إثبات ما يخالف ذلك فى مواجهة الغير الذى لا يعلم وقت حصوله على السند أن الأجرة أو جزءاً منها لا يزال مستحقا. ويعتبر **المرسل إليه** الذى صدر السند باسمه أو لأمره من الغير فى حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه.

المادة ٢٢٧ : (أ) لا تسرى أحكام المسئولية المنصوص عليها فى الفقرة السابقة (مسئولية ناقل البضائع) على ما يلى :

(ب) النقل بمقتضى مشارطة إيجار إلا أذا صدر سند شحن تنفيذاً لهذا النقل فتسرى أحكام هذه المسئولية إبتداء من الوقت الذى ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل.

(أى لا يحتج الناقل بأحكام المسئولية طبقاً للمشارطة على المرسل إليه المذكور).

المادة ٢٤١ : ١ - لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسئوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو إمتناع صدر منه أو من نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم إكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث.

٢ - ويفترض إتجاه قصد الناقل ، أو نائبه إلى إحداث الضرر فى الحالتين الآتيتين :

(أ) إذا صدر سند شحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضى ذكرها فى السند وذلك بقصد الاضرار بالغير حسن النية.

(ب) إذا شحن البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها فى عنابر السفينة.

وتقول المادة ٢٤١ :

١ - لا يجوز للناقل التمسك بتحديد المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو إمتناع صدر منه أو من نائبه (كالربان) بقصد إحداث الضرر أو بعدم إكتراث مصحوب بإدراك يمكن أن يحدث الضرر .

٢ - ويفترض إتجاه قصد الناقل ، أو نائبه إلى إحداث الضرر فى الحالتين الآتيتين :

(أ) ....

(ب) إذا أصدر سند شحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضى ذكرها فى السند وذلك بقصد الاضرار بالغير حسن النية .

المبحث السادس

أذون التسليم Delivery Orders

٤٨٠ - مادة ٢١٢ : ١ - يجوز لكل من له حق فى تسلم بضائع بمقتضى سند شحن أن يطلب من الناقل إصدار أذون تسليم تتعلق بكميات منها بشرط أن ينص على ذلك فى سند الشحن .

٢ - تصدر أذون التسليم باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل . ويوقعها الناقل وطالب الاذن .

٣ - إذا كان سند الشحن قابلاً للتداول وجب أن يذكر فيه الناقل بياناً عن أذون التسليم التى أصدرها والبضائع المبينة بها . وإذا وزعت الشحنة بأكملها بين أذون تسليم متعددة وجب أن يسترد الناقل سند الشحن .

٤ - ويعطى إذن التسليم حامله الشرعى حق تسلم البضائع المبينة به .

وينصرف إصطلاح إذن التسليم إلى معان عدة ، فقد يرسل الشاحن البضاعة إلى وكيل له ، ويبيعها أو يبيع جزءاً منها (خاصة إذا كانت مشحونة سائبة أى غير معبأة ، والعبرة هى بطريقة الشحن لا بطبيعة البضاعة) فى الطريق إلى مشترين متعددين ، ولا يسلم - بالطبع - المشترين

سند الشحن ، بل يسلم كلاً منهم إذناً بتسلمه الجزء الذى اشتراه ، وعند وصولها يتوجه المشترى إلى وكيل الشاحن يطالبه بالجزء الذى اشتراه .

وينصرف الاصطلاح كذلك إلى ورقة أخرى دارجة فى العمل فى الموانى المصرية ، ذلك هو إذن التسليم الذى يسلمه وكيل الحمولة أو وكيل السفينة إلى المرسل إليه نظير إسترداد سند الشحن منه ، يعطيه حق إستلام البضاعة من إدارة الجمرك .

هذان الإذنان لا يمثلان حيازة البضاعة لأنهما لا يحملان توقيع الناقل أو وكيله الحائز لها فلا ينفذان عليه .

أما الذى ينفذ على الناقل فهو الإذن الذى يحمل توقيعه أو توقيع نائبه ، ولذلك تكون له قيمة كاملة ويمثل حيازة البضاعة ، وهو الذى نظمت أحكامه المادة ٢١٢ .

فهى تقضى أنه يجوز لصاحب الحق فى تسلم البضائع ، وبالتالى الحامل الشرعى لسند الشحن ، أن يطلب من الناقل إصدار أذون تسليم بشرط أن ينص فى سند الشحن على ذلك ، ويوقعها الناقل وطالب الإذن ، وأن يسترد الناقل سند الشحن إذا إستغرقت الأذون كامل البضاعة . والمقصود بالنص فى سند الشحن على صدور الإذن واسترداد السند إذا إستغرقت الأذون كامل البضاعة حماية الناقل والغير من غش حامل السند ، إذ بذلك يمتنع عليه التصرف فى البضاعة بطريق سند الشحن إلى الغير ، أو أن يتوجه بالسند إلى وكيل الناقل أو الربان يطالب بالبضاعة الثابة فى السند حالة كونه قد تصرف فيها .

ويصدر إذن التسليم باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل ، ويوقعه كل من الناقل وطالب الإذن .

ويعطى إذن التسليم حامله الشرعى (طبقاً لتعريف المادة ٢٠٤) حق تسلم البضائع المبينة به .

وتكون قوته فى الإثبات كقوة سند الشحن ، لأنه نافذ على الناقل ما دام قد وقعه ، ولكن فى حدود البيانات المدونة به .

الفـرع الثـالث

تنفيـذ العقـد

المبحث الأول

من جانب النـاقل

المطلب الأول

تسلم النـاقل البضـاعة

(أخذها فى عهـدته)

٤٨١ - فى أخذ الناقل البضاعة فى عهدته يتوقف الأمر على إمكانيات شركة النقل والميناء، ولكن أياً كانت هذه الإمكانيات فهناك لحظة لا تتأخر عنها تطبيق القانون، وهذه هى لحظة قبول الناقل أو تسلمه البضاعة بقصد نقلها، وهذه يجب أن لا تتأخر عن لحظة شحنها، وهذا هو تسلم الناقل البضاعة، وهو عمل قانونى عنده يتحقق الناقل من نوع البضاعة وتغليفها وترقيمها وعددها ووزنها حسب الأحوال.

هذه اللحظة هامة جداً لأنها تفتح الفترة التعاقدية التى تحكمها **قواعد القانون الملزمة**، وعندها يلتزم الناقل بتسليم إيصال متى طلب الشاحن ذلك (م ١/١٩٩)، لكن هذا الإيصال أو السند (ويسميه القانون إيصالاً) لا يصبح سند شحن إلا بعد وضع البضاعة فى السفينة فعلاً (م ٣/١٩٩).

٤٨٢ - وللناقل أن يشترط أنه لا يتسلم البضاعة إلا فى لحظة شحنها، لكنه لا يستطيع تأخير لحظة أخذ البضاعة فى عهدته أكثر من ذلك أى بعد الشحن، لأن التشريع - الآمر - يلقى عليه إلتزاماً برص البضاعة فى السفينة ونقلها وتسليمها عند وصولها (م ٢١٥) وبشحنها وتفريغها مالم يتفق على غير ذلك (م ٢١٥)، كما يلتزم بالمحافظة على البضائع التى تشحن فى السفينة (م ٢/٢١٥).

وتقول المادة ١٩٩ : يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضائع سند شحن (١)، ويجوز للناقل أن يسلم الشاحن إيصالاً بتسلم البضائع قبل شحنها (٢)، ويستبدل سند الشحن بهذا الإيصال بناء على

طلب الشاحن بعد وضع البضائع فى السفينة (٣) ، وللشاحن أن يطلب من الناقل أو ممن ينوب عنه وضع بيان على سند الشحن يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة أو سفن معينة مع بيان تاريخ الشحن ، فإذا قنع الشاحن بالإيصال أعتبر هذا الإيصال دليلاً على تسلم الناقل البضائع بالحالة المبينة بالإيصال ما لم يثبت غير ذلك (م ٢١١) أى دليلاً على بدء سريان أحكام القانون .

ومتى أخذت البضاعة فى عهدة الناقل أو وكيله المفوض ، ولم تسلم للمرسل إليه أو وكيله المفوض ، فإنها تخضع حتماً لعقد النقل ، وبخاصة لقواعد المسئولية القانونية ، فليس هناك تفرقة ما إذا كان الضرر قد وقع على الرصيف أو فى البحر أو كانت البضاعة تحت روافع السفينة أو أثناء معاملتهـا .

فالمهم هنا لحظة الأخذ فى العهدة ، أو التسلم ، ولا يهم المكان الذى تجرى فيه العمليات ، وللطرفين أن يؤجلا اللحظة الأولى أو يعجلا اللحظة الأخيرة ، وهكذا من الممكن أن تقصر فترة عقد النقل البحرى لكنها لا يمكن أن تقل عن ما بعد عمليات شحن Manutention البضاعة ، حتى تسليمها ، لأن قواعد القانون فى هذا الخصوص التى تغطى هذه المرحلة آمرة .

٤٨٣ - يترتب على ذلك أنه يجوز للناقل أن يلقى بالشحن أو بالتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه ، وهذا يعهد به إلى مقاول ، فيكون المقاول عاملاً لحسابه ، حتى الشحن فعلاً بوضع البضاعة فى السفينة أو حتى إخراجها منها . ولا يعتبر الناقل - فى هذه الصورة - أنه تلقاها فى عهدته فى ميناء الشحن قبل عملية الشحن ، لأنها تكون فى يد المقاول لحساب وتحت عهدة الشاحن ، وتكون - عند تفريغها - فى عهدة المقاول لحساب المرسل إليه ، حتى تمام التفريغ فيعود إلتزام الناقل بتسليمها إلى المرسل إليه ويصبح مسئولاً عن عملية تمام التسليم .

- وتبدأ عمليات تنفيذ عقد النقل بشحن البضاعة ، ثم رصها أو تستيفها فى السفينة ، ثم نقلها ، ورعايتها والمحافظة عليها ، ثم تفريغها فى مكان الوصول ، ثم تسليمها إلى المرسل إليه . وتتضمن كل عملية شيئاً من التفصيل .

المطلب الثـانى

شحن البضاعة ورصها والرحيل بها والمحافظة عليها

شحن البضاعة : تسليم البضائع إلى الناقل لشحنها :

٤٨٤ - تبدأ عملية الشحن بأن يعهد الشاحن بها إلى الناقل ليمكنه من شحنها ، وتقول المادة ٢١٨ إن :

« على الشاحن تسليم البضائع للناقل فى الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضى بهما العرف السائد فى ميناء الشحن إذا لم يوجد إتفاق على غير ذلك ولا يجوز أن تزيد قيمة التعويض الذى يستحق عند التأخير فى تنفيذ هذا الإلتزام على مقدار الأجرة ». (م ٢١٨)، منعاً للتعسف (المذكرة الإيضاحية للقانون تحت رقم ١٥٩).

ويلتزم الناقل عند إستلامه البضاعة - أن يسلم الشاحن عندما يطلب ذلك - سند شحن ، أو كما تقول **المذكرة الإيضاحية** :

« وافتتح المشروع أحكام نقل البضائع بالكلام فى « سند الشحن » وهو الوثيقة الهامة فى هذا النوع من النقل . وعهدت المادة ١٩٩ إلى الناقل بإصدار سند الشحن عند تسلم البضاعة . وأجازت للناقل - نزولاً على ما يجرى عليه العمل أحياناً - الإكتفاء بإعطاء إيصال بتسلم البضاعة على أن يستبدل به سند شحن بعد وضع البضاعة فى السفينة ، كما أجازت للشاحن - بعد إتمام عملية الشحن - أن يطلب من الناقل وضع بيان على السند يفيد حصول الشحن وتاريخة ».

شحن البضاعة Loading, chargement :

٤٨٥ - الشحن هو رفع البضاعة من على الرصيف ووضعها على السفينة ، ورصها arrimage أو تستيفها trimmimg هو وضع كل جزء منها فى المكان المناسب له فى السفينة للمحافظة عليها وهذه عملية يختص بها الربان **شخصياً** ، ويدخل فيها عملية الدهن fardage أى وضع الفواصل بين البضائع لمنع إحتكاكها بما يتلفها وعلى الناقل أن يراعى فى كل عملية أصولها الفنية .

وتقول المادة ٢١٥ : «يلتزم الناقل بشحن البضائع فى السفينة وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك» : ومن هذا نستخلص أمرين : الأول : أنه يجوز أن يتفق على غير ذلك بأن يتولى الشاحن أو المرسل إليه القيام بهذه العملية، وغالباً ما يقوم بها مقاول بحرى لحساب أحدهما الذى يتعاقد معه، وغالباً يتضمن سند الشحن تفويض الربان فى التعاقد مع المقاول فينعقد عقد المقاولة بين المقاول مباشرة ومن فوض الربان، والأمر الثانى، أن مصاريف العملية يتحملها الشاحن أو المرسل إليه فى هذه الصورة.

وتستطرد المادة ٢١٥ بقولها : كما يلتزم (الناقل) **برص** arrimage البضائع بالسفينة ونقلها وتسليمها عند وصولها. وهذه الإلتزامات لا يجوز للناقل التخلص منها، فهى حتمية عليه لا يجوز أن يعهد بها إلى غيره وإن فعل كان هذا الغير تابعاً له فى تنفيذها وكان هو مسئولاً عنها(١).

كما تقول فى الفقرة (٢) ويلزم الناقل بالمحافظة على البضائع التى تشحن على السفينة، والمحافظة على البضاعة إلتزام على الناقل لا يجوز له التخلص منه بالقائه على شخص آخر ولا اشتراط عدم إلتزامه به.

الشحن على سطح السفينة On deck, en pontée:

٤٨٦ - الأصل أن توضع البضائع فى عنابر السفينة أى فى داخلها، فذلك يحميها من العواصف وماء البحر، ولكن قد يلجأ الناقل إلى وضعها على سطح السفينة، وهو ما يعرضها لمخاطر لا تتعرض لها إذا شحنت فى العنابر، ويكون ذلك لأسباب مختلفة، وقد لا يرضى بذلك الشاحن إلا إذا دفع أجرة مخفضة فيتحمل هو هذه المخاطر، وذلك نادر لأن ما يخفض فى الأجرة يزيد فى قسط التأمين عليها إذا وضعت على السطح.

---

(١) ورود الرسالة تحت نظام .F.I.O مما يرمز له بعبارة Free in and out يعنى أن الناقل لا يتحمل مصاريف الشحن والتفريغ، فحسب، ولا شأن له بمسئولية الناقل عن تسليم البضاعة المشحونة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه فى ميناء الوصول.

الطعن رقم ٨٣٣ لسنة ٤٨ ق جلسة ١٩٨٣/١/٣١.

وانظر كذلك .D.M.F ١٩٨٧ ص ٢١٤ خاصاً بهذا الشرط وإلتزام الربان شخصياً بعملية رص البضاعة فى السفينة.

لذلك لم يسمح القانون بالشحن على السطح **إلا** فى الحالات الآتية :
وبشرط أن يذكر فى جميع الأحوال فى سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح :

١ - الملاحة الساحلية بين الموانى المصرية ، نظراً لصغر حجم السفن التى تباشر هذه الملاحة . (ويلاحظ أن ذلك مسموح به أياً كان حجم السفينة) ما لم يكن الشاحن قد دفع أجرة العنبر fraî de cale أو اتفق على عدم الشحن على السطح .

٢ - إذا أذن الشاحن بالشحن على السطح **كتابة** ، فلا يكفى الإذن المستخلص من الظروف أى الضمنى .

٣ - إذا كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول به فى ميناء الشحن .

٤ - إذا إقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف فى ميناء الشحن على الشحن بهذه الكيفية .

والحكمة من ذكر أن البضاعة مشحونة على السطح فى سند الشحن أن يعرف المرسل إليه ، وهو عادة مشترى البضاعة - أن البضاعة معرضة لمخاطر إستثنائية تقضيها ظروف الشحن بهذه الطريقة ، فيكون ذلك أساساً لتعامله عليها وهو على بينة من أمرها .

- ما الرأى لو حصل - وهذا كثير - أن ذكر فى سند الشحن أن للربان حق شحن البضاعة على السطح ؟ هل يلزم بإخطار الشاحن أو المرسل إليه بأنه شحن على السطح فعلاً مستنداً إلى إذن الشاحن الوارد مقدماً فى سند الشحن ؟ . . الأصل أن على الربان أن يخطر صاحب الشأن بذلك لكى يتدبر أمره ، إلا إذا تضمن السند إعفاء من هذا الإخطار[١] .

وإذا كان الشحن على السطح قد تم فى حالة مما يجوز قانوناً فلا يعد ذلك خطأ يسبب مسئولية خاصة ، ولا يسبب إعفاء خاصاً ، بل تظل المسئولية عنه قائمة كما لو كانت البضاعة مشحونة فى العنبر .

---

(١) نقض تجارى ١٦ ديسمبر ١٩٦٥ J.C.P. ١٩٦٦ - ٢ - ١٤٦٣٤ تعليق رودبير .

وتقول المادة ٢٣١ : لا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التى يذكر فى سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشىء عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل.

أما إذا كان غير سليم قانوناً[1] فإن الاضرار التى تصيب البضاعة من شحنها على السطح، تعتبر خطأ فى ذاته، يسأل عنها الناقل، وسنرى أنه يحرم من تحديد مسئوليته كذلك[2] (م ٢٤١/٢ ب).

- **تقول المادة ٢١٦** : (١) فيما عدا الملاحة الساحلية بين موانىء الجمهورية، لا يجوز للناقل شحن بضائع على سطح السفينة (٢) إلا إذا أذنه الشاحن فى ذلك كتابة، (٣) أو إذا كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول به فى ميناء الشحن، (٤) أو إذا جرى العرف فى هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية، (٥) ويجب فى جميع الأحوال أن يذكر فى سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح.

مادة ٢٣١ : **لا يسأل الناقل** عن هلاك أو تلف البضائع التى يذكر فى سند الشحن إنها منقولة على سطح السفينة **إذا** أثبت أن الهلاك أو التلف ناشىء عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل.

- وإذا شحن الناقل البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها فى عنابر السفينة وأصابها ضرر فهلكت أو تلفت أو تأخر فى تسليمها حرم من تحديد مسئوليته (م ٢٤١/٢ ب) الوارد بالمادة ٢٣٣.

٤٨٧ - وقد ورد بالمذكرة الإيضاحية:

- ثم تكلمت المواد من ٢١٤ إلى ٢١٧ فى إلتزامات الناقل فأوجبت عليه المادة ٢١٤ تجهيز السفينة لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ النقل المتفق عليه واستقبال نوع البضاعة محل النقل. وألزمته المادة ٢١٥ بالقيام بعمليات **الشحن والتستيف والتفريغ** ولكنها أجازت الاتفاق على

---

(١) وللشاحن أن يعترض عليه ويلجأ إلى قاضى الأمور المستعجلة.

(٢) Achard, Chargement en pontée irregluiér, faute intentionnelle ou inexecusable et limition de responsalilite du transporteur maritine, essai de synthése, D.M.F. 1983 p. 3.

أن يتولى الشاحن عمليتى الشحن والتفريغ أما التستيف فيجب أن يتولاه الناقل لأنه عملية فنية يتوقف عليها توازن السفينة وقدرتها على مواجهة نوازل البحر وسلامة البضائع المشحونة فيها . كما يلتزم الناقل بالمحافظة على البضاعة أثناء وجودها فى حراسته ، وأخيراً يلتزم الناقل بتسليم البضاعة عند الوصول .

- وجاءت المادتان ٢١٦ و ٢١٧ بتفصيلات تتعلق بتنفيذ إلتزامات الناقل :

فتكلمت المادة ٢١٦ فى مسألة هامة هى **الشحن على سطح السفينة** . ولما كان هذا النوع من الشحن يمثل خطراً على البضاعة لأنه يعرضها للرطوبة وحرارة الشمس والأمطار والانواء ، فقد قيده النص من جملة وجوه ، فلم يجزه إلا إذا قبله الشاحن كتابة أو أوجبه القانون والعرف فى ميناء الشحن ، واشترط النص ذكره فى سند الشحن فى جميع الأحوال ليعلم الغير الذى يتعامل على البضاعة بمقتضى السند أنها منقولة بهذه الكيفية فينظم معاملته على هذا الأساس ، وأقام النص حالة إهمال ذكر الشحن على السطح فى السند قرينة على عدم وجود إتفاق يجيزه ، وهى قرينة بسيطة فى العلاقة بين الناقل والشاحن ، مطلقة بالنظر إلى الغير ، أما إذا أدعى الناقل أنه أجرى الشحن على السطح نزولاً على إرادة القانون أو العرف فى ميناء الشحن فعليه بيان هذا لقانون أو إثبات هذا العرف ، ويكون له فى هذا الفرض أن يحتج برخصة النقل على السطح فى مواجهة الشاحن والغير على السواء . وغنى عن البيان أن أجرة النقل على السطح تكون عادة أقل من أجرة النقل فى العنابر . كما يلاحظ أن ذيوع إستعمال الحاويات فى حزم البضائع قلل من أهمية التفرقة بين النقل على السطح والنقل فى العنابر .

رص Arrimage البضاعة فى السفينة :

٤٨٨ - يستخدم لفظ الرص أو التستيف للدلالة على وضع كل نوع من البضائع فى المكان المناسب له ، بحيث لا يصطدم بجسم السفينة أو بالبضائع الأخرى وبحيث لا يؤثر على توازن السفينة . فهذه العملية تؤثر على البضاعة وعلى توازن السفينة ، ويسأل عنها الربان شخصياً ولو كانت تتم بواسطة عمال غير تابعين له (م ١/٢١٥) أو كان يتحمل نفقاتها الشاحن .

- الرحيل وطريق الرحلة :

٤٨٩ - على الناقل بمجرد شحن البضاعة وإستكمال حمولتها أن ترحل فى طريقها إلى ميناء الوصول ، وأن تسلك الطريق المباشر route directe أى الذى اتفق عليه أو جرى به العرف إن لم يكن ثمة إتفاق ، وعليها أن لا تنحرف عنه إلا إذا كان هناك شرط يقضى بحرية السفينة فى هذا الخصوص وكثيراً ما يتضمن سند الشحن شرطاً بذلك .

وقد حكم أنه إذا إنحرفت السفينة وتلفت السفينة بسب تأخرها فلا يسأل الناقل لمجرد إخطار الشاحن بهذا الإنحراف مادام لا يوجد إلتزام أو إتفاق يوجب على الناقل إخطار الشاحن به[1] .

رعاية الناقل البضاعة فى الطريق وهى فى حوزته :

٤٩٠ - على الناقل أن لا يتخلى عن البضاعة ، وعلى الناقل أن يحافظ عليها فى الطريق وهى فى حوزته ، نصت بذلك المادة ٢/٢١٥ فقالت :

« ويلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع التى تشحن فى السفينة » فالتزام الحفظ يغطى البضاعة طول مدة حيازة البضاعة . ويقصد كذلك بالمحافظة إتخاذ كل ما يلزم من الإجراءات المعقولة لحفظ البضاعة بالحالة التى شحنت بها ، وسبب ذلك أن السفينة - فضلاً على أنها أداة لنقل البضاعة ، فهى مخزن آمن لحفظها ، لذلك نصت المادة ٢١٤ : « أن على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ

---

(١) انظر حكماً لمحكمة النقض قالت فيه :

« متى كان الواقع فى الدعوى ان المطعون ضدها تعاقدت مع الطاعنة على شحن بضاعة سريعة التلف على ظهر باخرة مملوكة لهذه الأخيرة بقصد توصيلها إلى احدى الموانى ولكن الباخرة لم تذهب إلى الميناء المتفق عليه بل توجهت إلى ميناء أخرى وافرغت البضاعة فيها حيث تركت مدة من الزمن ولحقها التلف ... وكان الحكم المطعون فيه قد اقام قضاءه على اساس ان الشركة كانت ملزمة حين إضطرت مركبها (مارى) إلى الرسو ببورسودان ان تخطر الشاحن مع انه ليس لهذا الإلتزام الذى افترضه من وجود سواء من الناحية القانونية او الواقعية ، إذ عقد الشحن الذى نص فيه على الشروط التى ارتضاها الطرفان المتعاقدان لم يرد به ما يوجب هذا الاخطار كما أن القانون والعرف لا يوجبانه .... دون أن يبين مصدراً لهذا الإلتزام الذى لا سند له من القانون ، هل هو الاتفاق أم عرف ثابت وما دليله مما يعجز محكمة النقض عن مراقبة صحة تطبيق الحكم لأحكام القانون » .

(نقض ٢٢ مارس ١٩٥٢ مجموعة النقض عدد ٣ ص ٨٦٢) .

السفر المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التى تشحن فيها، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها »، فإذا كانت الشحنة موزاً أو لحوماً وجب أن تكون معدة لشحن هذا النوع من البضائع.

على أن الربان يسقط عنه الإلتزام ببذل عناية خاصة، فلا يلزم إلا ببذل العناية المعتادة، فإذا كانت الشحنة حيوانات حية فلا يلزم بتقديم الطعام والماء إليها، بل تكون عادة يصحبها حراس يقومون بذلك (١).

لكنه يلزم بالعناية العامة التى لا يقوم بها إلا الربان، مثلاً تهوية البضاعة واجب عليه، أو تشغيل تكييف السفينة مدة كافية، فلا يستطيع القيام بذلك سوى الربان.

وهذه العناية تلزمه فى كل مراحل العقد ولا يستطيع الخروج عليها طالما أن المرحلة التى تجب فيها هذه العناية تخضع لحكم القانون والمسئولية الواردة به.

وقد حرص القانون على ذكر بعض واجبات الحفظ، نجد مثلاً المادة ١٠٨ تقول «يجب على الربان أن يتخذ الإجراءات الضرورية التى تقضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهز والبحارة والمسافرين وذوى الحقوق على الشحنة وذلك طبقاً **للعرف** - وعلى الربان أن يقوم فى **أحوال الضرورة** بكل عمل تقتضيه سلامة الأرواح والمحافظة على السفينة والشحنة، ومع ذلك يجب عليه إخطار المجهز قبل أن يقرر القيام بإجراء غير عادى إذا سمحت الظروف بذلك، ويكون الربان مسئولاً عن أخطائه ولو كانت يسيره.

وبالإضافة إلى هذا النص العام نضيف المادة ٢١٧ أن «على الناقل **إذا توقفت السفينة** عن مواصلة السفر أياً كان سبب ذلك بذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه وتحمل المصروفات الناشئة عن ذلك إلا إذا كان توقف السفينة راجعاً إلى حالات

---

(١) «... إذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات إفترض ان هلاكها أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه او من احد تابعيه» (م ٢٣٢).

الإعفاء من المسئولية المنصوص عليها فى المادة ٢٢٩ من هذا القانون فتكون المصروفات فى هذه الحالة على الشاحن ويستحق الناقل الأجرة المتفق عليها عن الرحلة كاملة إذا وصلت البضاعة إلى الميناء المتفق عليه(١).

- **وتقول المادة ١٠٧** : (١) إذا اضطر الربان إلى إصلاح السفينة أثناء السفر كان للمستأجر أو الشاحن الخيار بين الانتظار حتى تمام إصلاح السفينة أو اخراج بضائعه منها ، وفى هذه الحالة الأخيرة يلتزم المستأجر أو الشاحن بدفع الأجرة كاملة.

(٢) ولا يتحمل المستأجر أو الشاحن زيادة فى الأجرة عن مدة الإصلاح وإذا تعذر إصلاح السفينة فى مدة معقولة وجب على الربان إستئجار سفينة أو أكثر بمصاريف من قبله لنقل البضائع إلى المكان المعين دون أن تستحق زيادة فى الأجرة . فإذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق الأجرة إلا بمقدار ما تم من الرحلة ، وفى هذه الحالة يتولى كل من الشاحنين نقل بضائعه ، وعلى الربان أن يخبرهم بالظرف الذى يوجد فيه وأن يتخذ الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع . كل هذا ما لم يوجد إتفاق على خلاف ذلك (أنظر كذلك م ١٠٨).

(أنظر وقارن المادتين ١٧٣ و ١٨٠ الخاصتين بإيجار السفينة).

إخطار المرسل إليهم بوصول السفينة :

٤٩١ - هل يلتزم الناقل أو الربان أو وكيل السفينة بإخطار المرسل إليهم بوصول السفينة حتى يتقدموا لاستلام بضائعهم ؟ . . تبدو أهمية المسألة أن البضائع التى تنتظر فى الميناء يدفع عنها رسوم أرضية ، فمن الذى يتحملها : هل هو المرسل إليه الذى لم يعلم بوصول

---

(١) «وتكلمت المادة ٢١٧ على وجه من وجوه **العناية بالبضاعة** عندما **تتوقف** السفينة عن السفر أثناء الرحلة ، فألزمت الناقل بالعمل على إعداد سفينة أخرى - ولو لم تكن مملوكة له - لاكمال السفر ، وهو إلتزام يقع عليه أياً كان سبب توقف السفينة ، ولو كان بسبب قوة قاهرة ، لأن الموقف يقتضى التصرف السريع للمحافظة على البضاعة ولا يحتمل إضاعة الوقت فى البحث عن مصدر الحادث . ويتكلم النص فيمن يتحمل المصروفات التى تنشأ عن الاستعانة بالسفينة الأخرى ونقل البضاعة عليها ، والزم الشاحن فى جميع الأحوال بدفع أجرة النقل كاملة ما دام أن البضاعة بلغت ميناء الوصول» (**المذكرة الإيضاحية**).

السفينة أو الناقل الذى لم يخطره بوصولها ، وقد تتلف البضاعة أو يتغير سعرها فى السوق ، فمن يتحمل نتيجة التأخير ؟

قالت **محكمة النقض** فى ذلك « أنه وإن كان من مستلزمات تنفيد عقد النقل البحرى وتسليم البضاعة إلى صاحب الحق فى إستلامها إخطار الأخير بوصول السفينة والبضاعة إلا أن **مناط ذلك** قيام الحاجة إلى هذا الإجراء الذى خلا **قانون** النقل البحرى ومعاهدة بروكسل من النص عليه ومن ثم إذا خلا **سند الشحن** من النص على إلتزام الناقل به فإن الناقل لا يلتزم به إلا إذا كان ميعاد وصول السفينة غير محدد فى سند الشحن أو كان الشحن على خطوط ملاحية غير منتظمة وغير معلوم سلفاً مواعيد وصولها أو طرأ تعديل على ميعاد الوصول المحدد من قبل ، لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد خلص إلى إلتزام الناقل فى جميع الحالات بإخطار المرسل إليه المعلوم لديه بوصول السفينة فإنه يكون قد خالف القانون وقد حجبه ذلك عن دراسة الشروط الواردة فى سند الشحن ومدى إنتظام الخط الملاحى الذى تم عليه الشحن وعلم المطعون ضدها بموعد وصول السفينة بما يعيبه بالقصور فى فى التسبيب . . . وكان ما أورده الحكم بشأن قيام **عرف بحرى** يفرض على الناقل إعلان المرسل إليه بوصول البضاعة إستقاء من نموذجي إخطار صادرين عن توكيلين بحريين ومن أقوال مراقب عام قوائم السفينة بعرض المنافستات على التشهيلات الحربية والهيئة العربية للتصنيع ومراقبة البضائع وتشهيلات الجيش قبل تسليمها إلى المنافستو المركزى ، ليس من شأنه قيام هذا العرف ، إذ لا يبين من نموذجى الإخطار المشار إليهما وتلك الأقوال ما إذ كان الإخطار عن وصول البضاعة يكون فى جميع الأحوال بما فيها تلك التى يكون فيها المرسل إليه أو حامل سند الشحن على علم مسبق بتاريخ وصول السفينة من عدمه ، الأمر الذى يعيب الحكم بمخالفة القانون ، بما يستوجب نقضه (نقض ٢٥ يناير ١٩٨٩)[1].

---

(١) « إيداع رسالة النزاع كاملة مخازن **الجمارك** لا يعفى الناقل من مسئولية فقدها أو تلفها داخل تلك المخازن ولا يعتبر بذاته من قبيل القوة القاهرة ، وخلو الأوراق مما يدل على قيام الناقل بإخطار المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة وعند إيداعها بمخازن الجمارك يعد خطأ تسبب فى بقاء الرسالة بمخازن الجمارك فترة طويلة مما عرضها للفقد .

وفعل الغير المدعى به لا يعتبر السبب الوحيد للحادث الذى من شأنه إعفاء الناقل من مسئوليته » .

الطعن رقم ١٥٣٧ لسنة ٥٢ ق جلسة ١٩٨٩/١/٣٠ .

هذا ، وإذا وضع فى سند الشحن شرط to notify مع ذكر اسم شخص معين وجب إخطاره بوصول السفينة والبضاعة . وقد يعفى سند الشحن الناقل صراحة من هذا الإلتزام .

فك البضاعة تمهيداً لتفريغها Désarrimag :

٤٩٢ - وهذه العملية تقابل عملية رصها عند الشحن ، ويقوم بها عمال تحت إشراف ومسئولية الربان الشخصية ، كما هو الحال فى عملية رصها ، ولكن ليس بسبب توازن السفينة ، وإنما حرصاً على سلامة البضاعة هذه المرة . وهى تتم وفقاً لعادة ميناء التفريغ .

المطلب الثـالث

التفريــغ Déchargement

٤٩٣ - وهو إنزال البضاعة من على السفينة إلى رصيف الميناء . ولا تقع عمليات الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه ، إذ لا يتصور أن يصعد مئات منهم بعمالهم إلى السفينة لشحنها أو لتفريغها ولذا لا نجد فى سندات الشحن أحكاماً خاصة بصدد الشحن التفريغ ، وكذلك بسبب أن هذه العمليات يتولاها الناقل لأنها جزء من عقد النقل وإلتزام عليه . وتجب التفرقة بين هذه العملية المادية وبين التسليم livraison الذى هو عملية قانونية ينتهى بها عقد النقل . والتفريغ عملية الأصل أن يقوم بها الربان . وقد نصت المادة ١٠٤/٤ على أنه لا يجوز للربان فى غير حالة الضرورة أن يخرج من السفينة بضاعة ما قبل أن يقدم تقريره البحرى ، وعملا عندما تصل السفينة يتخذ الربان مكانه من الرصيف ، وإذا كان ذلك متعذراً لعدم العمق الكافى فإنه يبقى خارج الميناء ويقدم تقريره البحرى ، ويخطر المرسل إليهم بوصوله حتى يتقدموا لاستلام البضاعة ، أو يسلمها إلى وكيله البحرى .

والمفروض أن الشاحن يلتزم بتسليم البضاعة للناقل فى ميناء الشحن على الرصيف ليقوم الأخير بشحنها على سفينته فيجب منطقياً أن يكون

إخراج البضاعة ووضعها على الرصيف على الناقل (م ٢١٥) (١) لا على المرسل إليه. لأن التفريغ وسيلة الناقل إلى تنفيذ إلتزامه بالتسليم ولأن التفريغ جزء متمم لعملية النقل(٢)، وعلى كل حال فالمألوف أن تنص سندات الشحن على «**شرط التسليم تحت الروافع** » Sous palan,under ship's tackle وهو يساوى فى الأثر شرط alongside, long du board وهذا الشرط يؤدى إلى أن يكون تسليم البضاعة على ظهر السفينة بدلاً من أن يكون على الرصيف، معنى ذلك أن يكون على المرسل إليه تفريغ بضاعته وإنزالها من على السفينة(٣)، فإذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة وقام الربان بتفريغها فإنه يفعل ذلك على مسئوليته هو، وإذا أودعها لدى أمين لحين تسليمها للمرسل إليه فإن هذا الأمين يعتبر وكيلا عن الربان فى تسليم البضاعة ويظل الربان مسئولاً عنها إلى وقت تسليمها، وكل ما يؤدى إليه شرط التسليم تحت الروافع فى هذه الحالة هو أن يلتزم الشاحن بمصاريف التفريغ والإيداع(١).

والغالب أن يتفادى الناقل هذا الوضع بأن يضيف فى سند الشحن، إلى الشرط السابق، شرطاً آخر هو **شرط التفريغ التلقائى** déchargement d'officc ومقتضاه أنه إذا تأخر المرسل إليه فى إستلام البضاعة قام الربان - بصفته وكيلا عن الشاحن أو المرسل إليه - بالتعاقد مع مقاول لتفريغها لحساب المرسل إليه وعلى مسئوليته(٢)، بحيث تنتهى مسئولية الربان عنها من وقت أن يتلقاها هذا المقاول، ويصبح هذا الأخير مسئولا عنها، وتنشأ علاقة مباشرة بين المقاول والمرسل إليه ناشئة من العقد الذى انعقد بين المقاول والمرسل إليه ممثلا فى شخص الربان (نقض ٢٣ يونيه ١٩٨٠ المجموعة ٣١ ص ١٨٣٢).

---

(١)، (٢) نقض ١٦ فبراير ١٩٧٦ مجموعة النقض ٢٧ ص ٤٤٤؛ نقض ٢٣ يونيه ١٩٨٠ المجموعة ٣١ ص ١٨٣.

(٣) أنظر ريبير ٢ - ١٥٢٢، مجلس اللوردات ١٨ نوفمبر ١٩٢٤ دور ١٧ - ١٩٨ وتعليق وبخاصة ص ٢٠٨.

نقض مصرى ٢٣ مايو ١٩٦٣ مجموعة النقض ١٤ ص ٧٣٦.

(١) استئناف إسكندرية ٥ نوفمبر ١٩٥٧ المجموعة الرسمية السنة ٥٧ كن ١٠١، إسكندرية الابتدائية فى ١٥ فبراير ١٩٥٩ المحاماة ٤٠ ص ٤١١ وتعليقى عليه.

(٢) نقض مصرى ١٦ فبراير ١٩٧٦ مجموعة النقض ٢٧ ص ٤٤٤.

وإلى هذا الوضع أشارت المادة ١٤٩ من القانون .

وإذا تعاقد الربان مع مقاول للقيام بعملية التفريغ ، تنفيذاً منه لشرط التفريغ التلقائى ، فالرأى على أن هذا الشرط يعتبر توكيلاً من المرسل إليه للربان للربان بأن يتعاقد لحسابه مع مقاول التفريغ بحيث يبرم عقد التفريغ مباشرة بين المقاول والمرسل إليه ، على ما سنرى . ويسأل المقاول عندئذ مباشرة عن البضاعة* أمام المرسل إليه الذى قبل شرط التفريغ التلقائى « والأصل أن تدخل مقاول التفريغ إنما يكون لحساب الناقل البحرى الملتزم بتفريغ البضاعة ولايكون للمرسل إليه سوى الرجوع على الناقل بتعويض الأضرار الناجحة عن عمل المقاول إلا إذا تضمن سند الشحن نصاً يفوض الربان فى اختيار مقاول التفريغ فيجوز الرجوع فى هذه الحالة على المقاول بدعوى مباشرة لمساءلة » .

(نقض ١٦ فبراير ١٩٧٦ المجموعة عدد ٢٧ ص ٤٤٤) .

أما الربان فلا يسأل عنها إلا إذا أساء إختيار المقاول إذ يسأل عن هذا الاختيار . وإنما لا ينتهى عقد النقل إلا بالتسليم للمرسل إليه حامل سند الشحن فعلا ، ويظل الناقل مرتبطاً بعقد النقل حتى لحظة التسليم ولا يستطيع الخلاص منها بحكم القانون (م ٢١٥) .

المطلب الرابع

تسليم البضاعة Livraison

٤٩٤ - تسليم البضاعة هو العملية الأخيرة فى تنفيذ عقد النقل والتى بها تنتهى مسئولية الناقل بهذا الوصف(٢) . وهى تتلخص فى وضع البضاعة فعلا تحت تصرف المرسل إليه أى صاحب الحق فى إستلامها فى

---

(١) انظر مقال Jantzen السابق حيث يعتبر إلتزام الشاحن بإعطاء الناقل البضاعة ليقوم بنقلها أهم إلتزام عليه .

(٢) ولا تعتبر دعوى إثبات الحالة دعوى بالمسئولية ، ولذا يجوز رفعها من مقاول التفريغ بالرغم من عدم قبول دعوى المسئولية التى يرفعها على الناقل .وليس فيما يطلبه المقاول من الالتجاء إلى القضاء أو إلى هيئة محايدة كهيئة اللويدز ما يجاوز واجبات أمين الحمولة لأن دعوى إثبات الحالة لا تعتبر من دعاوى المسئولية وإنما غايتها إثبات العجز وتهيئة الدليل اللازم للرجوع على الناقل (نقض مصرى ٥ يناير ١٩٦٧ مجموعة النقض السنة ١٨ ص ٧٨) .

ميناء الوصول . وهي تختلف ـ من الناحية القانونية ـ عن التفريغ من حيث أن التفريغ هو العملية المادية التى تتلخص فى إنزال البضاعة من السفينة إلى خارجها أما التسليم فهو عمل قانونى له شروط معينة لازمة لكى ينتج آثاره .

والتسليم ـ لذلك ـ عمل قانونى يقوم على قبول من طرفيه : المؤجر أو الناقل والمرسل إليه ، وهو شرط جوهرى لإنتهاء عقد النقل على ما سنرى ، ولا تنتهى مسئولية الناقل عن البضاعة التى فى عهدته إلا متى سلمها ، وقد حكمت محكمة النقض المصرية بذلك فى حكم هام لها فى ١٥ ديسمبر سنة ١٩٦٦[١] .

وسنرى أن تسليم البضاعة للجمرك لا ينهى عقد النقل ولا يبرىء الناقل من المسئولية عن البضاعة .

وترتيباً على ما رأيناه فى التفريغ فإن التسليم يكون غالباً لاحقاً على التفريغ ، لأنه إذا كان الناقل ـ بحكم العادة أو شرط فى العقد ـ ملزماً بتفريغ البضاعة فإنه يفرغها ثم يسلمها على الرصيف[٢] ، ولهذا فإن الأصل أن المرسل إليه يقف على الرصيف ويتلقى البضاعة بالروافع التى تستخرجه من عنابر السفينة وتنزلها إلى البر حيث يكون المرسل إليه ويتلقاها عندئذ ، وهو كذلك حكم شرط «تحت الروافع» الدارج فى السندات . لكن إذا اتفق على أن يكون التفريغ على المرسل إليه فمعنى ذلك أن يكون عليه إستلام البضاعة على ظهر السفينة ثم يقوم هو بتفريغها . وسنعود إلى ذلك حالاً .

---

(١) قالت المحكمة : لا ينتهى عقد النقل إلا بتسليم الأشياء المنقولة إلى المرسل إليه ومن ثم فإن إلتزام الناقل وهو إلتزام بنتيجة كما لا ينقضى نفسه لا ينقضى بوصول تلك الأشياء سليمة إلى جهة الوصول ولو أخطر المرسل إليه بوصولها وأعذره بإستلامها طالما أنه لم يتسلمها فعلا فإن الناقل يكون مسئولا عن سلامتها ، وإنما يكون له إذا شاء التخلص من هذه المسئولية فى حالة إمتناع المرسل إليه عن إستلام الأشياء أن يلجأ إلى محكمة المواد الجزئية لإثبات حالتها والأمر بإيداعها أحد المخازن أو للإذن له ببيع جزء منها يقدر أجرة النقل (وفقاً للمادة ١٠٠ من قانون التجارة) ... ، نقض مصرى ١٥ ديسمبر ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ١٧ صفحة ١٩٢٦ .

وقد تكرر هذا المبدأ فى أحكام كثيرة .

(٢) سميسترز وفنكلمولن ١ ـ ٢٣٩ .

- التفريغ بمعرفة المرسل إليه أو على نفقته (التفريغ والتسليم) :

٤٩٥ - إذا اتفق على أن التفريغ يتم بمعرفة المرسل إليه ظل الناقل مع ذلك ملتزماً بسلامة البضاعة حتى تمام تسليمها ، ولو كان تسليمها يتم بنظام «**تسليم صاحبه**» لأن هذا نظام جمركى لا شأن له بالتسليم المبرىء للناقل ، كما سنرى .

كذلك الحكم فى ظل شرط F. I. O. **إى فرى ان اند أوت** ، فهذا الشرط يلقى على المرسل إليه مصاريف الشحن والتفريغ ولا شأن له بالتسليم ولا بالبراءة من التسليم . فهو «يعنى أن الناقل - وهو المؤجر فى مشارطات الإيجار - لا يتحمل مصروفات الشحن والتفريغ فحسب» ولا يبرأ الناقل إلا إذا أثبت أن عقد النقل قد إنتهى بالتسليم الذى حصل على ظهر السفينة قبل بدء التفريغ (نقض مصرى طعن ٨٣٢ جلسة ٣١ يناير ١٩٨٣)(١) .

- «إن إلتزام الناقل البحرى - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - هو إلتزام بتحقيق غاية ، هى تسليم البضاعة المشحونة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه فى ميناء الوصول أياً كانت الطريقة المتفق عليها فى العقد لهذا التسليم . ومن ثم فإن عقد النقل البحرى لا ينقضى ولا تنتهى معه مسئولية الناقل إلا بتسليم البضاعة المشحونة إلى المرسل إليه أو نائبة تسليماً فعلياً بالقدر والحال التى وصفت بها فى سند الشحن - أو إذا أثبت الناقل أن العجز أو التلف يرجع إلى قوة قاهرة أو إلى سبب أجنبى لا يد له فيه - ولما كان **تفريغ البضاعة من السفينة بمعرفة المرسل إليه لا يدل بذاته** على أنه تسلم البضاعة تسليماً فعلياً قبل التفريغ وتمكن من فحصها والتحقق من حالتها على نحو يرتب اعتبار العجز أو التلف الذى يتم اكتشافه بعد التفريغ حاصلاً أثناء عملية التفريغ وبسببها ، لما كان ذلك ، وكان الثابت من الرجوع إلى محضر التسليم المؤرخ ١٩٧٥/٥/٢٩ أنه حرر بعد الانتهاء من عمليات التفريغ والتسليم التى استغرقت أربعة أيام ولم تتم إلا فى تاريخ تحرير المحضر وأسفرت عن عجز قدره

---

(١) القانون البلجيكى - مثلا - فى هذا المعنى : سمسترز وفنكلمولن ١ - ٣٢٩ .

٢٢٨ كرتونة.. وهو ما ثبت بتقرير مكتب المراقبة والمعاينة المقدم بأوراق الطعن، وكانت هذه الأوراق قد خلت مما يدل على أن تسليماً قانونياً **تم على ظهر السفينة قبل التفريغ**، فإن الحكم الابتدائى المؤيد لأسبابه بالحكم المطعون فيه - إذ اتَّخَذَ من قيام المرسل إليه بالفريغ دليلاً على أنه تسلم الرسالة كاملة على ظهر السفينة وأن العجز والتلف حدث أثناء عملية التفريغ وبسببها يكون قد أخطأ فى تطبيق القانون وأهدر محضر التسليم وتقرير مكتب مراقبة ومعاينة البضائع المشار إليها مما يشويه بالقصور فى التسبب ومخالفة الثابت بالأوراق.

(الطعن رقم ٨٣٢ لسنة ٤٨ ق جلسة ١٩٨٣/١/٣١).
(الطعن رقم ٢٥ لسنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٤/١/٩).
(الطعن رقم ٥٧٧ لسنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٤/٢/٢٦).
(الطعن رقم ٢٧١ لسنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٤/٣/٢٦).

التحق من البضاعة وفحصها:

٤٩٦ - متى انتهت عملية تفريغ البضاعة بدأت عملية أخرى هى التحقق من ذاتية وكمية البضاعة وحالتها. وتستهدف هذه العملية أغراضا ثلاثة: الأول، إثبات أن كل البضاعة المشحونة قد فرغت، والثانى، معرفة حالتها وإثبات بها من تلف، والغرض والثالث هو حساب الأجرة إذا كان متفقاً على تحديد قدرها على أساس الكمية المفرغة.

هذا، ولا يعتبر الاجراء الذى يتخذ للتحقق من كمية البضاعة وحالتها حجة على الطرفين إلا إذا كان **حضوريا**، أى بحضورهما أو بحضور مندوب عن كل منهما أو على الأقل بعد دعوة أحد الطرفين للآخر أن يعين مندوبا من قبله، وقد قررت محكمة النقض المصرية ذلك (فى ٥ يناير ١٩٦٧ مجموعة النقض السنة ١٨ ص ٧٨)[١].

---

(١) **فقالت**: انه متى قاضى المرسل إليه الناقل ومقاول التفريغ بإلزامهما بالتعويض عن العجز الذى وجد بالرسالة فإن ذلك يفيد بذاته أن المرسل إليه قد اعتبر كليهما مسئولا عن هذا العجز ومن ثم فليس على المدعى بعد ذلك أن يبين فى صحيفة دعواه ماهية الخطأ الواقع من مقاول التفريغ أو يقيم الدليل عليه لأنه مادام الأخير قد تسلم البضاعة من الناقل بغير ابداء تحفظات فإن هذا الاستلام يعتبر قرينة على انه تسلمها بالمطابقة لما هو مبين بسند الشحن ولا يستطيع التخلص من المسئولية إلا بنقض هذه القرينة بالدليل العكسى».

٤٩٧ - لمن يكون تسليم البضائع ، التسليم لصاحب الحق فى البضاعة :

بعد تفريغ البضائع تأتى مرحلة تسليمها لأصحاب الحق فيها ، وتقول المادة ٢٢٣ إن على الربان تسليم البضائع عند وصولها إلى الحامل الشرعى لسند الشحن أو من ينوب عنه فى تسلمها . وحامل السند الشرعى هو المحرر باسم السند أو المحال إليه إن كان السند إسمياً ، وحامله إن كان السند لحامله أو مظهراً على بياض (أى لم يذكر فيه اسم المظهر إليه) ، والمظهر إليه الأخير إن كان السند للأمر وذكر فيه اسم المظهر إليه (م ٢٠٤) .

ويلاحظ أن التسليم - والحقوق الأخرى - حق للمستفيد من سند الشحن المحدد على النحو المتقدم ، دون إعتبار لما إذا كان مالكاً للبضاعة أو كانت ملكاً شخصاً آخر ، لأن السند يمثل حيازة البضاعة وليس ملكيتها ، ومن يحوزه تكون له حيازة البضاعة ولو كانت ملكيتها لشخص آخر ، كما لو كان المستفيد من السند مرتهناً فيكون التسليم واجباً له وليس للمالك ، خاصة وأن المؤجر أو الناقل لا يعرف سوى سند الشحن الذى وقعه الربان .

هذا ، وتظل لسند الشحن قوته فى تمثيل حيازة البضاعة ما دامت لا تزال فى حيازة من أصدر السند ، حتى تسلم كاملة لصاحب الحق فيها .

« وسند الشحن وان كان يمثل فى الأصل دليل الشاحن أو المرسل إليه قبل الناقل فى شحن البضاعة أو حق تسلمها عند الوصول وهو ما يمثل الطابع الشخصى لوظيفة سند الشحن إلا أنه يعد أداة إئتمان **فهو يمثل**

= « وإذا كان يتعين على المقاول عند إستلام البضاعة ان يحصل من الشركة الناقلة على كتابة تثبت مقدار ما تسلمه منها فإذا رفضت إعطاءه تلك الكتابة كان عليه أن يلجأ إلى القضاء **بدعوى إثبات الحالة** ويطلب ندب خبير لحضوره عملية الوزن وإثبات مقدار العجز أو يلجأ إلى هيئة محايدة كهيئة اللويدز لتنتدب مندوباً من قبلها لمباشرة الوزن فى حضوره ولكنه لم يفعل شيئاً من ذلك بل تسلم البضاعة وقام بوزنها **فى غير مواجهة الشركة** الناقلة إعتماداً على أنه كان قد يطلب من هذه الشركة قبل وصول السفينة أن تستعد لحضور عمليات الوزن فردت عليه بالكتاب الذى أودعته حافظتها بأنها ترفض الحضور بحجة أن الباخرة غير مسئولة عن الوزن طبقاً لسند الشحن ، وهذا الاعتبار لا يشفع للمقاول أن يقوم بمفرده بالوزن إذ كان يتعين عليه أن يلجأ للقضاء أو **لهيئة اللويدز** لندب من يقوم بالوزن فيحصل بذلك على دليل يصلح للاحتجاج به على الشركة الناقلة ويحفظ حقوق موكله المستورد » .

البضاعة المشحونة بذاتها ويقوم مقامها بحيث **تندمج البضاعة فى سند الشحن** ويعتبر حامله بمثابة حائز للبضاعة وإن كانت هذه الحيازة رمزية يتمثل فيها الطابع العينى لوظيفة السند .

« وإذا كان أصل سند الشحن الاذنى المندمجة فيه البضاعة يتم تداوله بطريق التظهير فإن الحق فى إستلام البضاعة يكون للمظهر الأخير الحائز لأصله » .

نقض ٢٨ مارس ١٩٧٧ المجموعة عدد ٢٨ ص٨٠١ .

- ولا يمنع من التسليم للمستفيد الشرعى من السند سوى **الحجز التحفظى تحت يد الربان** على حق المرسل إليه فى المطالبة بإستلام البضاعة . والأصل أن الربان ليس له أن يفصل فى صحة الحجز أو المعارضة تحت يده ، بل عليه أن يحترمها ، ويمتنع عن التسليم حتى يفصل القضاء فى أمر هذا الحجز أو المعارضة . ولا تنطبق فى هذا الخصوص - على الرأى الراجح - الأحكام الخاصة بالمعارضة فى وفاء الأوراق التجارية لما بين الصورتين من خلاف جوهرى ، لأن سند الشحن - على خلاف الورقة التجارية - لا يخول المستفيد منه حقاً فى وفاء نقدى بل فى المطالبة بإستلام بضاعة .

ولا يقبل الحجز إلا من دائنى الشخص الذى له حق التصرف فى البضاعة أثناء الطريق ، فهم دائنو الشاحن أو المرسل إليه تبعاً لما إذا كان السند محرراً باسم الأول أو باسم الأخير ، بصرف النظر عمن يكون مالكاً البضاعة . ولذا فإن المعارضة أو الحجز تحت يد الربان لا يمنع أيهما من التصرف فى البضاعة ومتى فعل ذلك فإن الحيازة تنتقل للمتصرف إليه ويفضل الحامل الجديد للسند متى كان حسن النية لا يعلم بواقعة الحجز أو المعارضة ، ويغلب على الحاجز لأن الأول يكون قد تلقى - بحسن نية - حيازة البضاعة .

التسليم لوكيل المرسل إليه (وكيل الشحنة) :

٤٩٨ - يتطلب التسليم للمرسل إليه إجراءات طويلة يستلزمها التحقق من البضاعة ، والمناقشة فى حالتها ، مما قد يرهق المرسل إليه : لذلك قد يعمد هذا الأخير إلى تعيين وكيل عنه ويكتفى بتظهير سند الشحن

إليه تظهيراً توكيلياً (أو يظهره على بياض أى بمجرد التوقيع) ، فيتقدم هذا الوكيل إلى الربان مقتضياً منه التسليم على أن يتقيد بحقوق موكله وإلتزاماته . وقد يعمد المرسل إليهم إن كانوا متعددين إلى تعيين وكيل واحد مشترك ليقوم عنهم بالعمليات التى يقتضيها استلام البضائع ، ثم يعود هذا الوكيل فيسلم البضاعة إلى موكليه طبقاً لعقد الوكالة المبرم بينهم . ويسمى هذا الوكيل أمين الحمولة Conigataire de la cargaison ويكون التسليم بين يديه مبرئاً لذمة الناقل ما دام هذا الوكيل كان حائزاً لسندات الشحن[١]

وقد يحدث أن يكون وكيل الشحنة هذا وكيلاً عن الشاحن نفسه لا عن المرسل إليه ، ويكون ذلك مثلا إذا شحنت كبيرة لم يتمكن الشاحن من بيعها كلها أثناء الطريق بل باعها مجزأة إلى أشخاص مختلفين ، فإنه فى هذه الحالة لا يستطيع التصرف فى سند الشحن الذى يمثل البضاعة كلها ، لذلك فإنه يعطى كلا من المشترين أمر أو إذن تسليم Delivery Order ، وهو أمر موجه من الشاحن البائع إلى وكيله بأمره بتسليم المستفيدين من هذا الأمر كمية البضاعة المعينة فيه . وتلزم التفرقة بين أمر التسليم هذا وسند الشحن : فالأول لا يخول صاحبه أى حق على البضاعة ولا يلزم الربان فى شىء لأنه لم يوقع عليه ، وإنما تنحصر قوته فقط فى مسئولية الشاحن الذى أصدره ، ووكيله الملتزم بتنفيذه .

٤٩٩ ـ التسليم بوساطة وكيل عن الناقل غير الربان (الوكيل البحرى) :

الأصل أن الربان هو الذى يقوم بتسليم البضاعة إلى أصحاب الحق فى استلامها ، إلا أن العمل يجرى ـ إذا كانت الحمولة مرسلة إلى أشخاص متعددين ـ على أن يقوم بذلك وكيل عن الناقل هو الوكيل البحرى ، وقد رأينا أن شرط التسليم « تحت الروافع » يلزم المرسل إليه بإستلام البضاعة تحت روافع السفينة ، كما رأينا أن شرط التفريغ التلقائى يجيز للربان إذا لم يتقدم المرسل إليه فى وقت مناسب ـ بعد إخطاره بالاستلام ـ أن يفرغ الحمولة على نفقة المرسل إليه ، وذلك بافتراض أن التفريغ على المرسل إليه .

---

(١) نقض ١١ يونية ١٩٧٥ مجموعة النقض عدد ٢٦ ص ١١٩٧ ١٢ ابريل ١٩٧٦ عدد ٢٧ ص ٩٢٢ :

٥٠٠ - التسليم لمصلحة الجمارك :

لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل إليه فى استلام البضاعة وإنما تتسلمها بناء على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هى وفاء الرسوم المستحق عليها ، ومن ثم لا ينقضى عقد النقل بهذا التسليم ولا تبرأ به ذمة الناقل قبل المرسل إليه ، (نقض ٣ ديسمبر ١٩٨١ ، (نقض ٢٠ يونيه ١٩٧٦ مجموعة النقض ٢٧ ص ١٣٨٤) .

(٢٧ يونيه ١٩٧٦ المجموعة ١٩٧٧ ، ١٢ أبريل ١٩٧٦ المجموعة ٢٧ ص ١٣٨٤ ؛ ٣ ديسمبر ١٩٨١) .

« وقضت محكمة النقض فى خصوص مسئولية مصلحة الجمارك » :

« أن مصلحة الجمارك إذ تتسلم البضائع المستوردة وإذ تستبقيها تحت يدها حتى يوفى المستورد الرسوم المقررة لا تضع اليد على هذه البضائع كمودع لديه متبرع بخدماته لمصلحة المودع بل تحتفظ بها بناء على الحق المخول لها بمقتضى القانون ابتغاء مصلحة خاصة بها وهى وفاء الرسوم المستحقة ، ومن ثم فإنه فى حالة فقد البضائع لا يجوز التحدى بأحكام عقد الوديعة وبأن مسئوليتها لاتعدو مسئولية المودع لديه بلا أجر وذلك لانتفاء قيام هذا العقد الذى لا يقوم إلا إذا كان القصد من تسليم الشىء أساسا هو المحافظة عليه ورده للمودع عند طلبه ، فإذا كانت المحافظة على الشىء متفرعة عن أصل آخر كما هو الشأن فى الرهن الحيازى انتفى القول بوجوب تطبيق أحكام عقد الوديعة » .

(نقض ٨ ديسمبر ١٩٥٥ مجموعة النقض عدد ٦ ص ١٥٤٥) .

- « عقد النقل البحرى - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - لا ينقضى وتنتهى معه مسئولية الناقل البحرى عن البضاعة المشحونة إلا بتسليمها للمرسل إليه تسليماً فعلياً ذلك أن التزام الناقل التزام بتحقيق غاية هى تسليم الرسالة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه ، ولا يغنى عن ذلك تسليم البضاعة إلى مصلحة الجمارك إذ **لا تعتبر مصلحة الجمارك** نائبة عن المرسل إليه فى استلام البضاعة وإنما تتسلمها بناء على الحق المخول

لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هى وفاء الرسوم المستحقة عليها ويظل الناقل البحرى مسئولاً عن البضاعة المشحونة وسلامتها حتى يتم تسليمها لأصحاب الحق فيها ولا ترتفع مسئوليته **إلا إذا** أثبت أن العجز أو التلف كان بسبب أجنبى لا يدله فيه أو بقوة قاهرة طبقاً لنص المادة ١٦٥ من القانون المدنى وإذ خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر فإنه يكون قد أخطأ فى تطبيق القانون .

الطعن رقم ٦٣٣ لسنة ٨١ ق جلسة ١٩٨١/١٢/٧) .

(الطعن رقم ١١٨٩ لسنة ٥١ ق جلسة ١٩٨٦/١٢/١٥) .

- **مؤدى نظام « تسليم صاحبه »** هو أن يقوم الناقل بتسليم البضاعة مباشرة إلى صاحبها أو من ينوب عنه دون أن تدخل المخازن الجمركية وتكون فى هذه الفترة فى حراسة الناقل حتى يتم تسليمها ، وليس فى هذا النظام ما يجعل مقاول التفريغ نائباً عن المرسل إليه فى الاستلام ، وإذ التزم الحكم المطعون هذا النظر وأقام قضاءه على أن **مقاول التفريغ لا يتعتبر نائباً عن المرسل إليه** فى استلام الرسالة لخلو عقد المقاولة من هذه الإنابة ورتب على ذلك أن عملية تفريغ الرسالة جزء متمم لعملية النقل فلا تنتهى بها مسئولية الناقل . فإن النعى على الحكم المطعون فيه بما ورد بأسباب الطعن يكون على غير أساس[1] .

(الطعن رقم ٥٩١ لسنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٤/٤/١٦) .

- ولا يرتبط استلام البضاعة عند الوصول بالتغيير المادى لمكانها ، وإنما هو يترتب على اتفاق الطرفين . ويحسم هذا الاتفاق أمر التسليم الذى يعطيه الناقل للمرسل إليه ليتلقى حيازة البضاعة من مقاول التفريغ ، وبالتالى فإن الأضرار الحاصلة بعد استلام هذا الأمر تظل على المرسل إليه وبالتالى على مؤمنه الذى حل محله مادامت الدعوى مقصورة على الناقل البحرى .

اكس ٣١ مارس ١٩٨٧ بحرى فرنسى ١٩٨٩ ص ١٢٣ .

---

(١) وتفريغ البضاعة من السفينة إلى الصنادل بميناء الوصول عمل مادى لا يدل بذاته على تمام التسليم الفعلى للبضاعة .

(نقض مصرى الطعن رقم ١٥٣٦ لسنة ٥٣ ق جلسة ١٩٨٩/٣/٢٧) .

وقضت محكمة النقض فى حكم حديث لها : ذلك أن التسليم الذى تنتهى به مسئولية الناقل البحرى هو التسليم القانونى delivrance الذى يتميز عن التفريغ ، وهو مجرد عملية مادية هو التسليم الفعلى للبضاعة من جانب الناقل إلى المرسل اليه أو من ينوب عنه قانونا أو اتفاقا بعد تمكينه من فحصها ومعاينتها للتحقق من حالتها وعلاماتها وما إذا كان بها هلاك أو عجز أو تلف ، ومن ثم لايعد تسليما مبرئا لذمة الناقل ايداع البضاعة مخازن الجمارك أو المستودعات العامة **حتى لو أتفق فى سند الشحن** على ذلك لأن مصلحة الجمارك وفق قانونها لا يمكن أن تكون نائبة عن المرسل إليه فى استلام البضاعة لما يترتب على هذه النيابة من التزامات وتبعات لا تتفق مع طبيعة عملها كادارة حكومية تقوم بمراقبة الواردات والصادرات والاشراف على دخولها أو خروجها من البلاد وتحصيل ما قد يكون مستحقا عليها من رسوم جمركية ، وهى إذ تقوم باستلام البضاعة إنما تقوم بذلك بناءا على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هى استفياء الرسوم المستحقة ومن ثم لا ينقضى عقد النقل بهذا التسليم ولا تبرأ به ذمة الناقل قبل المرسل إليه حتى ولو تضمن سند الشحن الاتفاق على انتهاء مسئولية الناقل بإيداع البضاعة الجمارك والمخازن العامة لأن فى ذلك وطبقا لما تقدم اعفاء من المسئولية يقع باطلا بطلانا مطلقا .

نقض الطعن رقم ١٤٩٨ لسنة ٥٢ ق جلسة ١٨ يناير ١٩٨٨ .

٥٠١ - أساس حق المرسل إليه فى المطالبة بإستلام البضاعة :

سبق أن رأينا أن المرسل إليه يعد طرفا ثالثا فى عقد النقل على اعتباره عقدا ثلاثى الأطراف ، إذا أراد ذلك ، وأن محكمة النقض أخذت بهذا التكييف عندما قالت أن حامل سند الشحن يعد طرفا ذا شأن فى عقد النقل بإعتباره صاحب المصلحة فى عملية الشحن يتكافأة مركزه - حين يطالب بتنفيذ عقد النقل - ومركز الشاحن وأنه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباط الأخير به[1].

---

(١) نقض ٢٦ يونيه ١٩٧٨ مجموعة النقض ٢٩ ص ١٥٤٨ و ١٥٥٣ ، نفس المرجع السنة ١٨ ص ٣٠٠ ؛ نقض ٢٥ فبراير ١٩٦٥ المجموعة ١٦ ص ٢٢١ ؛ و ١٧ يونيه نفس المرجع ص ٧٧٨ .

ويأخذ القانون بذلك عندما يقرر أن المرسل إليه إذا قبل تسلم البضاعة الزم بأجرة النقل وبالمبالغ الناشئة عن عقد النقل (م ٢١٩ و م ٢٢٦) وأن له رفع دعوى المسئولية على الناقل لهلاك البضاعة وتلفها (م ٢٢٧).

ويعتبر أساس حقه فى المطالبة باستلام البضاعة مقابلا لالتزامه بدفع الأجرة، وكلاهما يستمد من عقد النقل، أى من سند الشحن (المذكرة الايضاحية للقانون تحت رقم ١٥٩).

- والأصل أن يمتنع على الربان تسليم البضاعة إلا فى نظير تلقيه سند الشحن ممن يتقدم طالبا البضاعة، «ويعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق فى تسلمها ما لم يثبت غير ذلك» (م ٢٢٤).

٥٠٢ - التزاحم بين حملة نسخ سندات الشحن: أولا (قبل التسليم):

١ - قدمنا أن يجوز أن تحرر من سند الشحن بناء على طلب الشاحن عدة نسخ، وتكون كل نسخة موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التى حررت وتقوم كل نسخة مقام الأخرى، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل (م ٢٠٢/٣).

٢ - فإذا تقدم حامل نسخة من سند الشحن إلى الربان أعطاه البضاعة ولم يجز له - ولم يلزم - بالانتظار حتى تتجمع لديه النسخ كلها.

٣ - وإذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخا من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسليم البضائع، وجب تفضيل حامل النسخة التى يكون أول تظهير فيها سابقا على تظهرات النسخ الأخرى، لأن المظهر - وقد ظهر أحداها أولا - يكون قد استنفد حقه فى البضائع وبذلك يكون تظهيره اللاحق واردا على بضائع ليست ملكا له ولاحق له فى اعطاء غيره حقا عليها.

٤ - أما إذا تقدم للربان عدة حملة لسندات شحن على نفس البضاعة وكانت تظهيراتهم فى تاريخ واحد امتنع عليه الفصل بينهم وأودع البضائع لدى أمين وطلب منهم اللجوء للقضاء، والقضاء يقسمها بينهم قسمة

غرماء لأنه لا أفضلية لأحدهم ، وهذا الرأى قال به الأستاذ « فال » مشبها كلا منهم بمن يحصل على مفتاح مخزن فيه بضاعة صب ، فكل منهم له حق فيها على الشيوع .

٥٠٣ ـ ثانيا : التزاحم بعد التسليم :

إذا سلم الربان البضاعة لأول متقدم شرعى بنسخة من السند برئت ذمته أمام حملة النسخ الآخرين لأنه ملزم بتسليم البضاعة له وإلا انعقدت مسئوليته ، وذلك بعكس ما إذا كان المطالب هو الشاحن نفسه ولم يكن بيده سند الشحن فليس للربان أن يستجيب بتسليم البضاعة اليه وإلا تعرض للمسئولية قبل حامل السند .

ولكن بالنسبة للنزاع فيما بين هؤلاء المستفيدين يمكن تصور فرضين : الأول ، أن يكون من تسلم البضاعة هو صاحب النسخة التى تحمل أول تظهير ، وهنا لا صعوبة إذ تبقى البضاعة فى حيازة من تسلمها ؛ والثانى ، ألا يكون المستلم هو صاحب أول تظهير ، فهذا الشخص الذى انتقلت اليه الحيازة بأول تظهير لا يحوز البضاعة حيازة فعلية ، ولذا تبدو الصعوبة . فهل يقال أن الحامل الأول وقد حاز البضاعة بالتظهير الأول يفضل على الحائز الفعلى لأن حيازة الأول سابقة على حيازة الثانى والفرض أن كليهما حسن النية ، وعلى ذلك يكون لصاحب التظهير الأول أن يسترد البضاعة ممن تسلمها فعلا ؟ أم هل نقول له مادام المستلم الفعلى حسن النية وحيازته مستندة إلى سبب صحيح فهو يفضل على الحائز حيازة رمزية أى الذى لا يحوز إلا سند الشحن ؟ ..

أرى أنه مع التسليم بأن الشاحن ليس له حق التصرف فى البضاعة بعد سبق تصرفه فيها وأن تصرفه يكون لذلك صادرا من غير مالك إلا أنه يعتبر مع ذلك سببا صحيحا إذا أضيف اليه شرطا الحيازة وحسن النية جاز للمستلم الفعلى أن يتمسك به باعتباره سببا من أسباب الملكية أو الحيازة السليمة .

ويلاحظ أن الربان يحوز البضاعة لحساب المستفيد من سند الشحن الذى عليه أول تظهير فإنه بخروج هذه الحيازة من يد الربان لم يعد الحامل الأول حائزاً ويكون فى مركز أضعف من مركز الحامل المتأخر الذى استلم فعلاً . وهذا الحل الأخير رغم وجاهته من الناحية القانونية

فإنه يضعف من قيمة سند الشحن الائتمانية ويساعد على الغش. ولكن تسنده المادة ٩٥٤ من التقنين المدنى التى تنص على أن «تسليم السندات المعطاة عن البضاعة المعهود بها إلى أمين النقل أو المودعة فى المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها - على أنه إذا تسلم شخص هذه المستندات وتسلم آخر البضاعة ذاتها وكان كلاهما حسن النية فإن الأفضلية تكون لمن تسلم البضاعة».

إثبات الاستلام :

٥٠٤ - طبقا للمادة ٢٢٤ بعد تسليم نسخة سند الشحن - التى سلمت للشاحن عند الشحن إلى الناقل دليلا أو قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق فيها، وهى قرينة بسيطة لكل شخص أن يثبت ما يخالفها، ولكنه إثبات صعب لأن الأصل هو قيام القرينة. وهذا الإثبات جائز بكل الطرق. والحاصل عملا أن سند الشحن لا يسلمه الى الربان بل إلى وكيل السفينة الذى يحوز البضاعة فى مخازن الجمرك وفى نظير سند الشحن يعطى المرسل إليه أمرا أو اذنا بتسليم الكمية الواردة به موجها إلى الجمرك فكان المرسل إليه يتجرد من السند قبل أن يتسلم البضاعة فعلا وفى نظير ورقة موجهة إلى شخص آخر.

فإذا كان الناقل قد أصدر أذون تسليم بعد الشحن وقبل وصول البضاعة فإن حيازته لسند الشحن لا تغنى ولا تفيد تسليمه البضاعة للمرسل إليه لأن سند الشحن يذكر فيه واقعة إصدار أذون التسليم (م ٢١٢). فعلى الناقل أن يسترد أذون التسليم التى سبق اعطاؤها، من صاحب الحق فى استلام البضائع.

وإذا لم يحضر صاحب الحق فى استلام البضائع أو حضر وامتنع عن استلامها فأودعها الناقل - **بأذن القاضى** - لدى أمين فإن الايصال الصادر من هذا الأمين والذى تلقاه الناقل منه يغنى الناقل فى إثبات ما أودعه لديه بالأوصاف الواردة به (م ٢٢٦).

٥٠٥ - وقت الإستلام :

١ - إذا لم يتضمن سند الشحن «شرطاً خاصاً» فإن على الربان أن يقوم بتفريغ البضاعة وتسليمها على الرصيف، فإن تقدم المرسل إليه

لاستلامها وإستلمها ففى هذه اللحظة يعتبر التسليم تاماً ، أما إن لم يتقدم المرسل إليه وأودعها الربان لدى أمين لحين تسليمها للمرسل إليه فلا يتم التسليم عندئذ إلا عندما يتسلمها فعلاً المرسل إليه أو وكيله[١] .

وإذا كانت البضاعة تمر أولا بالجمرك فلا يعتبر التسليم قد حصل إلا متى خرجت من الجمرك إلى المرسل إليه أو وكيله فى الاستلام .

٢ ـ إذا تضمن سند الشحن «شرط التسليم تحت الروافع» فإن التسليم يجب أن يتم على ظهر السفينة بوضع البضاعة تحت روافعها حيث يتسلمها المرسل إليه وينتهى عقد النقل عندئذ ، ويكون على المرسل إليه تفريغ البضاعة ، فإن لم يتقدم المرسل إليه وقام الربان بتفريغ البضاعة فإنه يقوم بذلك على نفقة المرسل إليه ولحسابه ، ولكنه يظل مسئولاً عن البضاعة ويظل العقد ممتداً إلى أن يتسلمها المرسل إليه فعلاً ولذلك يعتبر الشخص الذى تودع البضاعة لديه إلى وقت تسليمها وكيلاً عن الناقل ويسأل هذا عن أخطائه قبل المرسل إليه .

٣ ـ إذا تضمن سند الشحن **شرط التسليم تحت الروافع** وكذلك «**شرط التفريغ التلقائى**» ، فلا يتغير الوضع بالنسبة لتحديد وقت الإستلام ، أى أن التسليم لا يتم إلا عندما يتقدم المرسل إليه أو وكيله فعلاً لتسلم البضاعة تحت روافع السفينة ، فإذا لم يتقدم للاستلام فإن للربان ـ كما سبق ـ أن يقوم بتفريغها لحساب المرسل إليه ، ويعتبر شرط التفريغ التلقائى توكيلاً من المرسل إليه للربان فى التعاقد لحسابه مع مقاول التفريغ ، ولذلك لا يسأل الربان عما يصيب البضاعة بعد إعطائها لهذا المقاول لأن مسئولية الربان تنتهى بمجرد هذا الاعطاء ، وفى ذلك تختلف هذه الحالة هن الحالة السابقة ، ولكنها تشترك معها فى أن الإستلام لا يتم

---

(١) «لا ينتهى عقد النقل إلا بتسليم الأشياء المنقولة إلى المرسل إليه ومن ثم فإن إلتزام الناقل لا ينقضى بوصول تلك الأشياء سليمة إلى جهة الوصول ولو أخطر المرسل إليه بوصولها وأعذر بإستلامها طالما انه لم يتسلمها فعلا فإن الناقل يكون مسئولاً عن سلامتها ، وإنما يكون له إذا شاء التخلص من هذه المسئولية فى حالة إمتناع المرسل إليه عن إستلام الأشياء ان يلجأ إلى محكمة المواد الجزئية لإثبات حالتها والأمر بإيداعها احد المخازن أو للإذن له ببيع جزء منها ، بقدر أجرة النقل وفقاً للمادة ١٠٠ من قانون التجارة» (نقض مصرى ١٥ ديسمبر ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ١٧ صفحة ١٩٢٦) .

والعقد لا ينتهى إلا عند تسليم البضاعة للمرسل إليه فعلاً ، ولا يعتبر إعطاء البضاعة لمقاول التفريغ تسليماً إلا إذا كان موكلاً فى ذلك صراحة من المرسل إليه ومزوداً منه بسندات الشحن اللازمة التى تمكنه من مطالبة الربان بالبضاعة نيابة عن صاحب الحق فى إستلامها ، ومن تقدير حالتها ، وإبراء الناقل من مسئوليته عنها أو التحفظ وإجراء اللازم لحفظ دعوى المسئولية إن كان لذلك محل[1].

٥٠٦ - إمتناع المرسل إليه عن الإستلام :

« إذا لم يحضر صاحب الحق فى تسلم البضائع أو حضر وإمتنع عن تسلمها ، أو أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل كان أمام الناقل طريقان :

- إذا لم يكن شيء مستحق له جاز له أن يطلب من قاضى الأمور الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضى.

- وإذا كان له مستحقات على البضائع جاز له أن يطلب من قاضى الأمور الوقتية - فوق الإذن بالإيداع - الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة » (م ٢٢٦).

- ويحدد القاضى طريقة البيع.

وهذه النص مقصور على المبالغ الناشئة عن النقل فلا يمتد إلى غيرها ، مما يتحمله الناقل عن عمل غير النقل كالتأمين على البضاعة.

- ويكون للناقل حق حبس الثمن ليباشر عليه **إمتيازه** (م ٢٢٦/٢) ، لأستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التى تستحق له بسبب النقل.

وهذا الإمتياز يستوى بإمتياز المبالغ المنفقة فى سبيل حفظ المال ، والنص على هذا الإمتياز يسهل للناقل الحصول على حقوقه لأن حبس الثمن وحده لا يعطيه إمتيازا على المال المحبوس ، ولكن النص اعطاه هذا الإمتياز.

---

(١) انظر الهامش فى الصفحة السابقة.

وتقول المذكرة الإيضاحية:

٥٠٧ - وتكلمت المواد من ٢٢٣ إلى ٢٢٦ فى أحكام **تسليم البضاعة عند الوصول**، والقاعدة الأساسية فى هذا المقام أن التسليم يجب أن يقع **للحامل** الشرعى لنسد الشحن، وقد يسر المشروع الأمر على الربان بالمادة ٢٠٤ التى تعين من هو الحامل الشرعى للسند ويقوم تسليم البضاعة إلى وكيل الشحنة مقام تسليمها إلى الحامل الشرعى لأنه وكيله فى هذا الخصوص. ويعتبر تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على أنه قام بتسليم البضاعة إلى صاحب الحق فى تسلمها، ولكنها قرينة بسيطة يجوز تقويضها بالدليل العكسى.

وإذا تزاحم على تسلم البضاعة من الربان جملة أشخاص يحملون نسخاً من سند الشحن القابل للتداول، فالغالب ألا يكلف الربان نفسه عناء البحث عمن يكون صاحب الأفضلية فى تسلم البضاعة فيقوم بإيداعها عند أمين **ويكلفه بتسليمها إلى** من يتقدم - بحكم - يعطيه الحق فى تسلمها. وإذا تقدم حملة النسخ إلى الربان تباعاً - وهو الفرض الغالب فى العمل - فإنه يبرىء ذمته بتسليم البضاعة للحامل الذى يتقدم إليه أولاً. ويتضح من ذلك أن التزاحم على التسليم لا يهم الربان ولا يؤخره عن التخلص من البضاعة لإستئناف السفر، وإن المنازعة الحقيقية بين حملة النسخ هى من طبيعة قانونية فحسب، وقد واجهتها المادة ٢٢٥ بالتفرقة الآتية:

وإذا وقع التزاحم والبضاعة لا تزال عند الربان أو عند الأمين الذى سلمها له، فالأفضلية لحامل النسخة التى يكون أول تظهير فيها سابقاً على تظهيرات النسخ الأخرى، لأنها أولى النسخ التى أطلقت فى التداول، وقد نقل التظهير الذى وقع عليها ملكية البضاعة إلى المظهر إليه فوقع تظهير النسخ الأخرى على بضاعة ملكية البضاعة إلى ذمة المظهر.

وإذا وقع التزاحم بعد أن يكون الربان قد سلم البضاعة لأول حامل تقدم إليه ثم ظهر حامل آخر تحمل نسخته تظهيراً سابقاً على تظهير الحامل الذى تسلم البضاعة، فالأفضلية لهذا الأخير لأنه يحوز البضاعة فعلاً، فإذا كان حسن النية جاز له التمسك بقاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية، ويتفق هذا الحل وما قضت به المادة ٩٥٤ من القانون المدنى التى ترجح حق من تسلم البضاعة على حق من تسلم مستنداتها فقط.

وتصدت المادة ٢٢٦ للفرض الذى لا يحضر فيه المرسل إليه لتسلم البضاعة ، أو يحضر ويمتنع عن التسلم لعلة أو لأخرى ، أو يمتنع عن دفع الأجرة وغيرها من المبالغ المستحقة بمناسبة النقل ، وكلها فروض تستلزم إتخاذ إجراء سريع لكيلا تظل السفينة قابعة على رصيف الميناء فى إنتظار وصول صاحب الشأن فى البضاعة ليتسلمها أو ليدفع المبالغ المستحقة عليها . ودفعاً لهذا الضرر أجاز النص للناقل أن يستصدر أمراً من **قاضى الأمور الوقتية** بإخراج البضاعة من السفينة وإيداعها عند أمين ، كما أجاز له أن يطلب بيعها لإستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ المستحقة عليها . وضماناً لحقوق الناقل قرر له النص إمتيازاً على ثمن البضـاعة .

٥٠٨ ـ حالة تقديم خطاب لضمان غياب سند الشحن :

قد يتقدم المرسل إليه إلى الناقل بدون سند الشحن اللازم لكى يتسلم البضاعة ، مثلاً تكون البضاعة قد وصلت قبل مستنداتها ويرغب المرسل إليه فى إستلامها ، فيتعذر عليه ذلك لأن الناقل لا يسلمها له إلا نظير سند الشحن ، فقد يعرض الناقل للمسئولية إذا إتضح أن المتقدم إليه ليس هو الحامل الشرعى لسند الشحن أو أن البضاعة قد انفق عليها فضلاً عن أجرتها مبالغ أخرى ، لذلك يطلب الناقل أو وكيله خطاب ضمان من بنك يضمن للناقل هذه الحقوق فيما لوتبين فيما بعد وجودها . ولا يقبل أن يصدر الخطاب من المرسل إليه لأنه عندئذ لا يضيف جديداً من الضمان للناقل ، بل يجب صدوره من بنك[١] يضمن للناقل تسليمه المستندات عندما يتسلمها المرسل إليه الذى لا يحمل سند الشحن ويتعهد البنك بدفع جميع المبالغ المترتبة على تسليم البضائع للمرسل إليه والذى لا يحمل سند شحن والذى تقدم للناقل[٢] .

---

(١) يوناسيس فى D.M.F. ١٩٨٦ ص ٨٧ رقم ٤٠ .

(٢) انظر كتابى خطابات الضمان المصرفية ، القاهرة ١٩٩١ رقم ٢٧ ص ٢٩ و Tetley, Contre-lettres d'indemnité et lettres de garantie, D.M.F. 1988 p. 258. Yeves Lucas, La lettre de garantie pour défaut connaissenent, D.M.F

المبحث الثـانى

تنفيذ العقد من جانب الشـاحن

المطلب الأول

الإلتزام بدفـع الأجـرة

ما هى الأجـرة :

٥٠٩ - أجرة النقل هى المقابل للخدمة التى يقوم بها الناقل لنقل البضاعة إلى الميناء المعين فى العقد والتى تستحق على البضاعة ، فإذا فشل فى ذلك فلا أجرة . هذا هو الأصل .

وهى تفترق عن مبالغ أخرى تنفق بمناسبة النقل ، كالمبالغ التى يقرضها الربان للشاحن ، أو ينفقها للمحافظة على البضاعة ، وهى تلحق بالأجرة فى الحكم ، وتسمى ملحقات الأجرة .

وتحدد الأجرة بطرق كثيرة ، فهناك الأجرة بالطن الحجمى أو بالوزن أو بعدد الطرود أو حسب الوزن المسلم ، وهناك الأجرة المدفوعة مقدماً ، والأجرة المستحقة أياً كانت الحوادث .

وليس كل ما يدفعه الشاحن يعتبر أجرة بالمعنى الدقيق ، لذلك لزم التفريق بين الأجرة وغيرها ، وتبدو أهمية هذه التفرقة فى أن إلتزام دفع الأجرة يختص بأحكام تخرج فى كثير من الأحوال على القواعد العامة ، وأهمها التقادم ، والإمتياز الذى يضمن الأجرة . وما دامت الأجرة هى مقابل تنفيذ إلتزام المجهز بالنقل ، لذلك لا يعتبر من قبيل الأجرة دين الناقل لدى الشاحن عن التأمين الذى يبرمه الناقل لحساب الشاحن على البضاعة .

وقد تضمنت المادة ١/٢٠٨ بحرى نصاً خاصاً بتحديد الأجرة فى حالة لا يمكن القول فيها أن هذا التحديد مصدره العقد أو العرف ، تلك هى حالة من يشحن بضاعة بغير علم الناقل أو الربان ، فإن الربان إذا لم يقم بإخراجها من السفينة وهو فى ميناء الشحن فإن له أن يتقاضى أجرتها بما يعادل ما يدفع لبضائع من نوعها فى المكان المذكور مع عدم الإخلال بما يستحق من تعويض .

٥١٢ ـ إستحقاق الأجرة :

١ ـ مادام تنفيذ الإلتزام بدفع الأجرة هو مقابل تنفيذ الإلتزام بالنقل فلا تستحق أجرة إذا هلكت البضائع تماماً أو وصلت بغير حالتها (كطوب وصل تراباً أو بلح وصل سائلاً)، سواء كان ذلك بقوة قاهرة أو إهمال الناقل. ففى الحالتين لا يستحق أجرة، وإذا كانت قد دفعت فتسترد ولكن الحالتين تختلفان، ففى حالة القوة القاهرة ينفسخ العقد ويسقط دين الأجرة ونقف عند ذلك، أما فى حالة إهمال الناقل فينفسخ العقد ويسقط دين الأجرة ويطالب الناقل بتعويض الشاحن أو المرسل إليه (أيهما أصابه الضرر على ما سنرى)، كما أنه فى حالة القوة القاهرة تسترد الأجرة المدفوعة مقدماً إلا إذا وجد شرط بإستحقاق الأجرة أياً كانت الحوادث الذى سنعرض له، فى حين أنه إذا كان هلاكها بإهمال الناقل فلا يعمل هذا الشرط وتسترد الأجرة المدفوعة مقدماً ولو كان هناك الشرط المذكور.

٢ ـ تستحق الأجرة ولا يبرأ منها الشاحن أو المرسل إليه منها ولو تلفت البضائع أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر، (م ٢١٩/٣) على خلاف الحالة السابقة، وأياً كان سبب التلف أو النقصان، قوة قاهرة أو إهمالاً، فالأجرة تدفع ويكون لصاحب الشأن أن يقاضى بالتعويض.

٣ ـ تستحق أجرة النقل عن البضائع التى يقرر الربان إلقاءها فى البحر أو التضحية بها بأى صورة أخرى لإنقاذ السفينة أو الشحنة، وذلك مع مراعاة أحكام الخسارة البحرية المشتركة (م ٢٢٠)، والسبب فى ذلك أن هذه التضحية لا تعتبر خطأ من الربان، ولأن الشاحن سيحصل على مقابل بضاعته بقدر مساهمة السفينة والشحنة فى قيمتها عند تسوية الخسارة المشتركة.

٥١٠ ـ مدى إرتباط إلتزام الأجرة بإلتزامات الناقل :

القاعدة أن الأجرة إذا تحددت لم يكن لأى من الطرفين بمفرده الرجوع فى تحديدها لا زيادة ولا نقصاً ولا إلغاء، وهذه قاعدة عامة لا تخص عقد النقل البحرى بالذات، وقد حرصت بعض نصوص القانون على النص عليها صراحة (المادة ٢٢٠ و ٢٢١ بحرى). وتطبيقاً للأصل المتقدم، إذا تخلف الناقل عن تنفيذ إلتزاماته جاز للشاحن أو المرسل إليه أن يمتنع

بدوره عن تنفيذ إلتزامه بدفع الأجرة (المادة ١٦١ مدنى) . كما يكون له أن يطلب إلى القاضى إرغام الناقل على تنفيذ إلتزامه أو فسخ العقد (المادة ١٥٧ مدنى)، وعلى ذلك فإن لم ينفذ الناقل إلتزامه بنقل البضاعة وتوصيلها سالمة كما تسلمها إلى ميناء الوصول جاز للمرسل إليه أن يمتنع عن دفع الأجرة وأن يطالبه بالتعويض (م ٢٢١ ، ٣/٢١٩ بحرى)، وسنعود إلى ذلك .

٥١١ - الملتزم بدفع الأجرة :

١ - يلتزم بدفع الأجرة الشاحن ، ويدفعها مقدماً . هذا هو الأصل الذى تشير إليه المادة ١/٢١٩ عندما ذلك أن «يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل» . وهو يلتزم بها أيضاً إذا كانت مستحقة عند الوصول ولكن المرسل إليه رفض إستلام البضاعة ولم يكف ثمن البضاعة لأدائها كاملة .

٢ - «وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول ، إلتزم **أيضاً** بأدائها كل من له حق فى تسلم البضاعة **إذا قبل** تسلمها» .

«على أنه إذا لم يذكر فى سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول إفترض أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن . ولا يجوز إثبات ما يخالف ذلك فى مواجهة الغير الذى لا يعلم وقت حصوله على السند أن الأجرة أو جزءاً منها لا يزال مستحقاً ويعبتر المرسل إليه الذى صدر السند باسمه أو لأمره من الغير فى حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه» (م ٢/٢١٩) .

٣ - إذا إمتنع المرسل إليه عن دفع الأجرة وتسلم البضائع أو لم يحضر (وكانت مذكوراً فى السند أنها لا زالت مستحقة) وكان للربان أجرة جاز الإلتجاء إلى قاضى الأمور الوقتية بطلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لإستيفاء أجرته ، على ما تقدم :

٥١٣ - تقول المذكرة الإيضاحية :

أما الإلتزام بدفع الأجرة فقد فصلت المواد ٢١٩ إلى ٢٢١ بعض وجوهه فإذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول ، فلا يلزم بأدائها الشاحن وحده وإنما يلتزم بها المرسل إليه أيضا إذا قبل البضاعة **ومصدر التزامه هو سند الشحن** . وإذا لم يذكر فى السند أن الأجرة أو جزءا منها مستحق

عند الوصول، فالمفروض أن الناقل قبضها كاملة من الشاحن، وهى قرينة بسيطة فى العلاقة بين الناقل والشاحن، قاطعة مطلقة بالنظر إلى الغير حسن النية. ويعتبر المرسل إليه من الغير فى هذا المقام بدوره. وتستحق الأجرة عن البضائع التى يقرر الربان القاءها فى البحر مع مراعاة أحكام الخسارات المشتركة وإذا هلكت البضاعة فلا تستحق الأجرة. وأما تلف البضاعة أو نقص كمياتها أو قيمتها أثناء السفر فلا يبرر الامتناع عن أدائها بأكملها. والهلاك المبرىء من دين الأجرة هو الذى يقع بقوة قاهرة أو بأهمال، الناقل، فإذا كان بفعل الشاحن أو بسبب عيب فى البضاعة فلا أثر له فى تنفيذ الالتزام بدفع الأجرة. بل أن المادة ٢٢٢ تقيم الشاحن فى هذه الفروض مسئولا أيضا عن تعويض الضرر الذى يصيب السفينة والبضائع الأخرى المشحونة عليها. «كتابى طبعة ١٩٨٧ رقم ٢١١).

٥١٤ ـ شرط استحقاق الأجرة فى جميع الحالات:

يقصد بهذا الشرط أن الأجرة تستحق للناقل ولو لم تصل البضاعة وتسلم لصاحبالحق فيها متى كان ذلك راجعا إلى سبب أجنبى عن الناقل. فالأصل فى هذه الحالة أن لا تستحق للناقل أجرته ويكون هدف الشرط اذن هو الخروج عن هذا الأصل لصالح المؤجر، وهذا الشرط صحيح.

ولا يلزم أن يفرغ هذا الشرط فى عبارة خاصة، بل يمكن التفتيش عنه فى عبارات الطرفين. فهو يستفاد مثلا من النص فى السند على حساب الأجرة على أساس قدر البضاعة وقت الشحن، ولكنه لا يفهم من وجود شرط أو سبب باعفاء المؤجر الناقل من المسئولية عن أخطأ تابعيه: إذا أن هذا الشرط الأخير لا علاقة له بدين الأجرة وإنما هو ـ طبقا للرأى الغالب ـ يجعل من أخطاء التابعين سببا أجنبيا عن الناقل بقطعه علاقة التبعية فلا يسأل الناقل عنها، ويقتصر أثره على ذلك، أى أن الشاحن يبرأ من دفع الأجرة ولكن لا يكون له أن يطالب الناقل بأى تعويض: وبعبارة أخرى فهو يبرىء الناقل من المسئولية ولكن لا يخوله فوق ذلك الحق فى الأجرة الذى يسقط بحكم القواعد العامة، فهو درع يحميه من المسئولية ولكنه ليس سيفا يطالب به بالأجرة.

هذا وإذا لم يمكن تقرير وجود الشرط عن طريق تفسير العقد فلا يمكن القول به إستناداً إلى العرف ، ذلك أن العرف جرى على إشتراطه ولكنه لم يجر على إفتراضه .

ويرتب الشرط أثره ، أى يبقى الإلتزام بدفع الأجرة بغض النظر عن مصير البضاعة المشحونة ، سواء نفذ العقد بنقلها أو لم ينفذ ، بشرط أن تكون البضاعة قد شحنت وأن لا يكون عدم التنفيذ راجعاً إلى خطأ الناقل أو خطأ أشخاص يسأل عنهم .

الفرع الرابع

مسئولية الناقل

المبحث الأول

عموميات

تقول المذكرة الإيضاحية :

٥١٥ - ثم إنتقل المشروع إلى مسئولية الناقل ، وإستحدث فى هذا المجال نظاماً للمسئولية يختلف عن النظام الذى أخذت به إتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ التى - وإن أزالت جانباً من الغبن عن الشاحنين لا سيما بإبطال بعض وجوه شروط الإعفاء من المسئولية مرددة فى ذلك أحكام قانون هارتر الأمريكى - فقد ظلت فى جوهرها متأثرة بالمبادئ التى استقرت فى التشريع الانجليزى فى وقت كان الاسطول التجارى البريطانى سيد أساطيل العالم والمحتكر - أو يكاد - لمعظم عمليات النقل البحرى الدولى ، الأمر الذى يفسر لماذا جاءت هذه المبادئ فى صالح الناقلين مقترة فى حماية الشاحنين . ويبدو هذا الطابع الانجليزى فى الاتفاقية ليس فقط فى أسلوب صياغتها أو فى المصطلحات التى إستعملتها ، وإنما فى تحيزها الواضح للناقلين بتمكينهم من الافلات من المسئولية بالاحتماء وراء عدد وفير من الدفوع والإعفاءات ولا سيما الإعفاء الخاص بالخطأ الملاحى الذى أسئ إستعماله فى العمل حتى صار ملاذ الناقلين كلما سدت أمامهم أبواب الدفوع والإعفاءات الأخرى ، الأمر الذى تندر به الفقهاء ، وضج منه الشاحنون ، ونادى الجميع بضرورة إصلاحه .

وغنى عن البيان أن إصلاح هذا الحال لم يكن بغية الدول الناقلة ذات الأساطيل التجارية الضخمة، إذ كانت راضية عنه سعيدة به، ولكن الإصلاح كان مطلب الدول الشاحنة وكلها من الدول النامية ـ وكان طبيعياً أن تتدخل هيئة الأمم المتحدة فى هذا الصراع لتهدئته بإتفاقية جديدة تقيم العدل بين المصلحتين المتعارضتين، فعهدت إلى لجنة قانون التجارة الدولية التابعة لها بإعداد مشروع هذه الإتفاقية، وإستطاعت اللجنة بعد ما يقرب من سبع سنوات من العمل الجاد أن تعد مشروعاً أودعته خلاصة الفكر القانونى فى هذا المجال آخذة فى الاعتبار ما بلغه التقدم التكنولوجى فى الملاحة البحرية . وأرضى المشروع الدول الناقلة والدول الشاحنة على السواء، وتم إقرار هذه الاتفاقية الجديدة فى مؤتمر هامبورج بتاريخ ١٩٧٨/٣/٣١، على ما سبقت الاشارة إليه.

هذه الإتفاقية هى التى استعان المشروع بأحكامها فى مجال مسئولية الناقل، لا رغبة منه فى مسايرة الركب العالمى فحسب، وإنما إقتناعاً بأن الأحكام المذكورة تتفق ومصلحة مصر التى وإن كانت تملك أسطولاً تجارياً يرجى له النمو والتقدم فإنها لا تزال فى عداد الدول الشاحنة التى تعنيها حماية الشاحنين قبل المغالاة فى رعاية المجهزين. ومع ذلك لم ينقل المشروع أحكام الإتفاقية نقلاً حرفياً وكاملاً، وإنما تصرف فى عباراتها بما يتفق والتقاليد المصرية فى صياغة النصوص وخالفها فى المواضع التى تتطلب المصلحة ذلك.

٥١٦ ـ طبيعة مسئولية الناقل:

ينشأ إلتزام الناقل بالنقل عن عقد النقل، وعلى ذلك فتحكم هذا الإلتزام القواعد الخاصة بالمسئولية العقدية[1]، وهذه الملاحظة هامة فى

---

(١) **اشارت إلى ذلك محكمة النقض المصرية فى ٢٥ فبراير ١٩٦٥** مجموعة النقض السنة ١٦ صفحة ٢٢٠ عندما قالت «أن العلاقة بين الناقل والمرسل إليه يحكمها سند الشحن وحده وهو الذى يحدد إلتزام الناقل وفى الحدود التى رسمها ذلك السند وهى حدود لايترتب عليها **إلا المسئولية العقدية**، وليس للطاعن (المرسل إليه) أن يلجأ إلى المسئولية التقصيرية إذ أساسها الإخلال بإلتزام فرضه القانون، والإلتزام فى خصوصية النزاع لامصدر له **إلا سند الشحن** مادام المرسل إليه لم يدع أن العجز فى البضاعة نتج عن إقتراف الناقل فعلاً يحرمه القانون».

تحديد من يقع عليه عبء الإثبات ومدى هذا العبء ، فالإلتزام الأساسى للناقل هو توصيل البضاعة بحالتها كما تسلمها إلى المكان المتفق عليه فى الموعد المضروب . وهذا الإلتزام ينشأ من العقد ، فيكفى الشاحن أن يثبت العقد وبذلك يثبت الإلتزام وأن يثبت أن الناقل لم ينفذ إلتزامه ، ويكون بعدئذ على الناقل ـ المدين بالإلتزام ـ أن يثبت براءته منه (م ٢٥٩ مدنى : على الدائن إثبات الإلتزام وعلى المدين إثبات التخلص منه) ، فلا يلتزم الشاحن بإثبات خطأ فى جانب الناقل بل إن هذا الخطأ مفروض إلى أن يثبت الناقل أن عدم التنفيذ لا يرجع إلى فعله بل إلى سبب أجنبى عنه (م ٢١٥ مدنى) (وسنرى نظاماً خاصاً بالإثبات فى هذا الشأن)[١] .

٥١٧ ـ الالتزامات التى يؤدى الاخلال بها إلى مسئولية الناقل :

مادمنا بصدد مسئولية الناقل بوصفه كذلك فيلزمنا الرجوع الى عقد النقل والقواعد العامة والقانون البحرى لتحديد مدى الالتزامات التى يؤدى إخلاله بتنفيذها إلى مسئوليته . وقد رأينا أن عقد النقل يرتب فى ذمة الناقل التزاما أساسيا بنقل البضاعة ، ويتضمن هذا الالتزام الأساسى التزاما عليه بقبولها من الشاحن وبحفظها فى مخازنه لحين الشحن ثم قيامه بعمليات الشحن والمحافظة عليها أثناء الرحلة ثم تفريغها وحفظها بعد التفريغ لحين تسليمها إلى المرسل إليه أو من يقوم مقامه ، ويلزم الرجوع بعد ذلك الى النصوص القانونية وإلى العرف الجارى . ولا يسأل الناقل إذا لم يقم بما يقتضية واجب لم ينص عليه فى العقد ولا فى القانون ولم يجر به عرف[٢] .

---

(١) أما المسئولية بعد انتهاء عقد النقل فهى تقصيرية ، وقد حكم أنه :

إذا كان التلف الذى اصاب البضاعة وهو نتيجة اندفاع المياه من مواسير الباخرة الى الرصيف الذى كانت عليه البضاعة قد حدث بعد انتهاء الرحلة البحرية وتسليم البضاعة إلى المرسل اليه ، فإن التكييف الصحيح لمسئولية الناقل فى هذه الحالة انها مسئولية **تقصيرية لا عقدية** حيث ينقضى عقد النقل بالتنفيذ وتسليم البضاعة ، **ويكون التعويض** الواجب عندئذ يشمل كل ضرر مباشر متوقعا كان هذا الضرر أو غير متوقع وفقاً للمادة ٢٢١ من القانون المدنى .

(٢) نقض مصرى ٣ ابريل ١٩٥٢ المحاماة السنة ٣٢ ص ٤٠٤ .

فالالتزام الرئيسى للناقل كما بينن هو الالتزام بتحقيق نتيجة معينة هى توصيل البضاعة بحالتها إلى المكان المتفق عليه فى الموعد المضروب وتسليمها ، فإذا هذه نتيجة اعتبر مخلا بالتزامه ، ولا يكفيه أن ثيبت أنه قام بكل ما فى وسعه لنقل البضاعة بل يلزمه أن يثبت أن عدم تحقق النتيجة لا يرجع إلى فعله بل إلى سبب أجنبى[٢] .

٥١٨ ـ صور الضرر وقدر التعويض :

يمكن القول أن الحالات التى يثور فيها البحث فى مسئوليته هى حالة عدم وصول البضاعة أصلا ، وحالة وصولها ناقصة أو معيبة (م ٢٧٧ بحرى) ، وأخيرا حالة وصولها متأخرة (م ٢٤٠ بحرى) . على أن شرط مسئولية الناقل عن البضاعة هو سبق تسلمه اياها ونقل عبء المحافظة عليها اليه ، أما قبل ذلك فلا يسأل إلا عن الالتزاماتالناشئة عن العقد والتى لا تتعلق بالمحافظة على البضاعة أو بتسليمها .

٥١٩ ـ ويقتصر التعويض على الضرر **المباشر** ، وهو لا يكون إلا ذا كان نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالإلتزام أو للتأخير فيه طبقاً للمجرى العادى للأمور .

ويقتصر الضرر فى غير حالتى الغش والخطأ الجسيم على الضرر **المتوقع** ، وهو الضرر الذى يتوقعه وقت التعاقد الرجل المعتاد إذا وضع فى مثل الظروف الظاهرة للمدين ، ولا يكفى أن يكون متوقعاً فى **سببه** وإنما يتعين أن يكون متوقعاً أيضاً فى **مقداره ومداه**[١] .

---

(٢) قضت بذلك محكمة النقض المصرية (فى ١٥ ديسمبر ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ١٧ ص ١٩٢٦) فقالت : أن عقد النقل يلقى على عاتق الناقل التزاما بضمان وصول الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل اليه . وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية فإذا تلفت هذه الأشياء أو هلكت فإنه يكفى ان يثبت المرسل إليه ان ذلك حدث اثناء تنفيذ عقد النقل ويعتبر هذا منه إثباتاً لعدم قيام الناقل بإلتزامه فتقوم مسئولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه ولا ترتفع هذه المسئولية إلا إذا اثبت هو أن التلف او الخلاك نشأ عن عيب فى ذات الأشياء المنقولة او بسبب قوة قاهرة او خطأ من مرسلها .

(١) نقض ٣١ مارس ١٩٧٠ مجموعة النقض ٢١ ص ٣٨ ؛ ٨ ديسمبر ١٩٧٠ نفس المرجع ٢١ ص ١٢٠٨ ؛ ١٧ ابريل ١٩٧٣ نفس المرجع ٢٤ ص ٦١٦ ، ٢٦ مايو ١٩٧٥ ذات المرجع ٢٦ ص ١٠٧٨ .

ويلزم أن يكون الضرر متوقعاً ولو كان مستقبلاً ، ولكن لا يكفى أن يكون إحتمالياً[١].

ويخضع تقدير التعويض لسلطة القاضى الموضوعية ، وله أن يقضى بالتعويض عن الضرر المادى والضرر الأدبى جملة ولكن عليه أن يضمن حكمه بيان عناصر التعويض.

حكمت **محكمة النقض المصرية** ، فى تقدير التعويض عن فقد البضاعة أو هلاكها أثناء الرحلة البحرية ، بقولها «ان الناقل يلتزم بتعويض صاحبها عما لحقه من خسارة وما فاته من كسب ، ويقتضى ذلك حساب التعويض على أساس القيمة السوقية للبضاعة الفاقدة أو الهالكة فى ميناء الوصول إذا كانت هذه القيمة تزيد على سعر شراء البضاعة ، والمقصود بالقيمة السوقية للبضاعة هو سعرها فى السوق التى تخضع لقواعد العرض والطلب ، ولا يعتد فى تقرير التعويض بالسعر الذى فرضته وزارة التموين لتبيع به البن (وهو البضاعة فى خصوص القضية) للتجار المحليين ، وذلك لأن الضرر الذى لحقها نتيجة عدم بيعها البن الذى فقد وتلف بهذا السعر ليس مما كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد لأن هذا السعر الجبرى هو سعر تحكمى فرضته الوزارة نفسها ودخلت فى تحديده عوامل غريبة عن التعاقد وقد راعت الوزارة فى تحديده أن تجنى من ورائه ربحا كبيرا تعوض ما تخسره فى سبيل توفير مواد التموين الأخرى الضرورية للشعب ، هذا علاوة على أن هذا السعر قابل للتغيير فى أى وقت لأن تحديده يخضع للظروف الاستثنائية التى دعت إلى فرضه[٢].

ويقدر التعويض عن فقد أو هلاك البضاعة طبقا للقواعد العامة أى بتعويض صاحب الحق فيه عما أصابه من خسارة وما فاته من كسب ومعناه حساب التعويض على أساس القيمة السوقية للبضاعة فى ميناء الوصول ، باعتبار أن هذا القدر هو الذى يضع المرسل إليه فى نفس مركزه لو نفذ العقد تماما.

---

(١) نقض ١٣ مايو ١٩٦٥ مجموعة النقض ١٦ ص ٥٧٠ : ٢٤ يونيه ١٩٧١ نفس المرجع ٢٢ ص ٧٢٨.

ويشمل التعويض جبر الضرر المتوقع فعلا وقت العقد . والمقصود أن يكون الشخص العادى قد توقع هذا الضرر فى مثل الظروف الخارجية التى وجد فيها المدين وقت التعاقد ، ولا يكفى توقع سبب الضرر بل يجب أيضا توقع مقداره ومداه . (نقض مصرى ١٢ يونيه ١٩٦٩ مجموعة النقض ، السنة العشرون ص ٩٣٩).

كما ورد بذات الحكم أنه :

لا يحول دون معرفة ما تساوية البضاعة الفاقدة فعلا فى السوق الحر فى ميناء الوصول وجود سعر جبرى للبن فى هذا الميناء إذ فى امكان المحكمة تحديد هذه القيمة بالاستهداء بقيمة البضاعة فى ميناء قريب لميناء الوصول به سوق حرة للبن وتماثل ظروفه ميناء الوصول ، مع ملاحظة أن الدائن يقع عليه عبء إثبات الضرر الذى يدعيه ، ومن ثم يجب القضاء للوزارة بالتعويض عما فاتها من كسب إن ثبت أن سعر البن فى السوق الحرة فى ميناء الوصول كان يزيد على سعر شرائها له .

نقض مصرى ١٢ يونيه ١٩٦٩ مجموعة النقض السنة العشرون ص ٩٣٩ .

أما التعويض عن التأخير فى التسليم - متى كان الناقل مسئولاً عنه - (طبقاً للمادة ٢٤٠ بحرى) - فيقدر على أساس الفرق بين قيمة البضاعة فى السوق لو سلمت فى الوقت الذى كان يجب تسليمها فيه وقيمتها فى الوقت الذى سلمت فيه بالفعل (مجلس اللوردات ١٩٦٧ منشور فى Ivamy أيضاً ص ٩٨ ، قضايا النقل البحرى ١٩٧٠ ص ١٠١).

٥٢٠ - الأصل مسئولية الناقل لأن إلتزامه هو نتيجة

(راجع ما تقدم رقم ٤٩٤):

تقضى المادة ١/٢٢٧ أن «يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها» فكلمة «يضمن» تشير إلى أنه إبتداءً مسئول إذا لم يسلم البضائع فى ميناء الوصول بحالتها كما تلقاها فى ميناء الشحن فلا حاجة بالمدعى إلى إثبات خطئه ، بل يفترض أن الهلاك أو التلف يرجع إلى خطأ فيه [1] وعليه هو

---

(١) طعن ٣٧ لسنة ٥٤ ق جلسة ١٩٩٠/٢/٢١ . وأحكام أخرى كثيرة فى نفس المعنى . انظر ما يلى .

دفعه بإثبات السبب الأجنبى ، وإنما ما يدخل فى نطاق النص هو حالة ما إذا حدث الهلاك أو التلف فى **المدة** بين تسلم الناقل البضائع فى ميناء الشحن ، وبين قيامه فى ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق فيها ، أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة (فى حالة عدم حضور أو إمتناع المرسل إليه عن تسلمها) .

٥٢١ - وقد ورد فى **المذكرة الإيضاحية فى تحديد الفترة** التى تحكمها النصوص الخاصة بالمسئولية فقالت :

« وبدأت المادة ٢٢٧ الكلام فى أحكام المسئولية عن الهلاك والتلف بأمرين هامين :

الأول : تقرير مبدأ المسئولية بقولها أن الناقل **ضامن** للهلاك والتلف « وهو تعبير يحمل معنى أن **المسئولية هى الأصل** ولا يحتاج قيامها إلى إثبات . وأن نفيها إستثناء يتطلب الدليل عليه .

الثانى : تعيين نطاق تطبيق الأحكام الخاصة التى وضعها المشروع فى خصوص المسئولية . وبدأ النص بتعيين **النطاق الزمنى** فقصر تطبيق هذه الأحكام على الفترة الواقعة بين تسليم البضاعة إلى الناقل فى ميناء الشحن وقيامه بتسليمها إلى صاحب الحق فى تسلمها فى ميناء التفريغ ، أما قبل هذه الفترة أو بعدها فتسرى على مسئولية الناقل القواعد العامة ولو نشأت المسئولية بمناسبة عمليات تابعة أو مكملة لعقد النقل البحرى . ومعنى هذا أن المشروع تخلى **فيما يتعلق** بنظام المسئولية عن مبدأ وحدة عقد النقل البحرى ، فأخضع المرحلة البحرية المحضة للنظام الخاص الذى وضعه ، والمرحلتين السابقة على هذه المرحلة واللاحقة لها **للقواعد العامة** » .

فتخضع هاتان المرحلتان لقواعد مسئولية الناقل عموماً بما يجوز فيها من شروط معدلة للمسئولية تطبيقاً للحرية التعاقدية ، وليس للأحكام الواردة بهذا القانون ، إلا إذا اتفق على إخضاعها له .

٥٢٢ - مسئولية الناقل تقوم على خطأ مفترض :

« والمسئولية فى كنف هذا القانون ، والتى تضع مبدأها المادة ٢٢٧ **ليست** مسئولية موضوعية ، وإنما هى تقوم على فكرة الخطأ لمفترض

بحيث لا يحتاج المدعى إلا إلى إثبات الضرر فيفترض خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر ، ولهذا لم يوصد المشرع فى وجه الناقل باب نفى المسئولية ، فأجاز له نفيها بإثبات أنه قام هو وتابعوه بإتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع الحادث أو لمنع نتائجه وإن وقع أو إنه لم يكن فى إستطاعتهم إتخاذ هذه التدابير . والغالب عملا أن يضطر الناقل لتقديم هذا الدليل إلى إثبات مصدر الضرر ، أى السبب الأجنبى كالقوة القاهرة أو فعل الغير او العيب الذاتى للبضاعة أو فعل الشاحن أو تابعيه (المذكرة الإيضاحية) تقول المادة ٢٢٩ « يعفى الناقل من المسئولية المنصوص عليها فى الفقرة (١) من المادة ٢٢٧ من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه »[1] فإذا كان هذا السبب راجعاً إلى نائبه الناقل أو أحد تابعيه تحمل مسئوليته الناقل » .

٥٢٣ - وتقول المادة ٢٤٠ يسأل الناقل عن **التأخير** فى تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبى لا بد له فيه (وأنظر ماسيلى فى هذا التأخير الذى لا يصيب البضاعة بضرر) ، (وسنرى أن المادة ٢٤٠ أقامت قرينة جزافية على تأخير البضاعة إذا مضى ستون يوماً على موعد وصولها المتفق عليه أو الذى كان يجب وصولها فيه إذ يفترض هلاكها عندئذ : م ٢٢٨) .

صور الضرر :

٥٢٤ - معنى هلاك البضاعة وتلفها ومعنى تأخير وصولها :

هلاك البضاعة معناه تحطيمها مادياً كلها أو معظمها أو جزء منها بحيث لا يصلح الباقى لإستخدامها فيما أعدت له . وقد يكون عدم وصولها إطلاقا . فقد أقامت المادتان ٢٢٨ و ٢٤٠ قرينة على هلاك البضاعة عندما قالت المادة ٢٢٨ ، تعد البضائع فى حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال الستين يوماً التالية لإنقضاء ميعاد التسليم المنصوص عليه فى المادة ٢٤٠ ، وتقول المادة ٢٤٠ يعتبر الناقل قد تأخر فى التسليم إذا لم يسلم

البضائع فى الميعاد المتفق عليه أو فى الميعاد الذى يسلمها فيه الناقل العادى فى الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الإتفاق » .

ذلك أنه « لما كان ضياع البضاعة دون ثبوت هلاكها يحرج الشاحن فلا يدرى على أى أساس يقيم دعواه على الناقل ، فقد أقامت المادة ٢٢٨ قرينة على هلاك البضاعة إذا لم تسلم خلال الستين يوماً التالية لإنقضاء ميعاد التسليم وروعى فى رحابة هذا الميعاد تغليب اليقين على الشك » (المذكرة الإيضاحية) .

وتلفها أو **هلاكها** جزئياً هو عطب جزء منها مع صلاحية الجزء الباقى ، أما عطب جزء منها فقط بحيث لا يصلح الباقى لإستعماله فيما أعد له فيعتبر هلاكاً كلياً .

ونقصانها ، إصطلاح يطلق على التلف الجزئى فى البضائع التى تقدر بالوزن أو الحجم أو القياس ، أما تأخر وصولها فيفترض أنها وصلت متأخرة عن موعدها سالمة ، وهو التأخر الذى ينتج عن **الضرر الإقتصادى** الذى يصيب المرسل إليه إقتصادياً .

وتعالج هذه النصوص (م ٢٢٧) الهلاك أو التلف ، أما **التأخير** فقد عالجته المادة ٢٤٠ ، بحكم مماثل لحكم الهلاك والتلف ، فتقول يسأل الناقل عن التأخير فى تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له فيه .

المبحث الثانى

نطاق النص ـ حالات مستبعدة من المسئولية

٥٢٥ ـ وقد إستبعد **النص** كذلك من حكمه نوعين من النقل بمعنى أن لا تسرى **أحكام هذا النص وحده على** :

١ ـ الملاحة الساحلية بين موانى الجمهورية ، إلا إذا إتفق على غير ذلك ، أى على سريان أحكام المسئولية . والملاحة الساحلية هى التى تتم فى المياه الإقليمية بين موانى الدولة ، كالملاحة مثلاً بين الإسكندرية وبور سعيد والسويس وسفاجة .

٢ - النقل بمقتضى عقد إيجار ، إلا إذا صدر سند شحن تنفيذاً لهذا النقل ، فتسرى أحكام هذه المسئولية إبتداء من الوقت الذى ينظم فيه السند العلاقة بين حامله ، والناقل فإن المسئولية الواردة بالمادة ٢٢٧ هى التى تسرى [١].

٥٢٦ - حالات أخرى لإعفاء الناقل من مسئولية الهلاك أو التلف :

١ - أعفت المادة ٢٣٠ الناقل من المسئولية عن الهلاك أو التلف إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة ، فى سند الشحن ، عن طبيعة البضاعة أو قيمتها ، كما إذا أخفى قابليتها للكسر أو العطن ، أو تعمد تقديرها بأقل من قيمتها أملاً فى الحصول على تخفيض فى أجرة النقل ، أو رغبة فى التدليس على الغير كإدارة الجمرك مثلاً . ويفيد الناقل من هذا الإعفاء إذا أثبت عدم صحة البيان وعلاقة السببية بينه وبين الهلاك أو التلف :

تقول المادة ٢٣٠ « إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات » .

وطبيعى أن مسئوليته تظل قائمة متى لم يكن هناك علاقة بين كذب البيان وبين الضرر الذى أصاب البضاعة .

٢ - كذلك أعفت المادة ٢٣١ الناقل من المسئولية فى حالة النقل على سطح السفينة - والمفروض أنه مرخص به أى جائز قانوناً طبقاً للمادة ٢١٦ - إذا أثبت أن الضرر نشأ من المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ، كما إذا أثبت أن تلف البضاعة يرجع إلى تأثرها بحرارة الشمس أو الرطوبة أو بالأمطار أو أن هلاكها حدث بسبب إرتفاع الأمواج أو إشتداد الريح الذى قطع حبال البضاعة وجرفها فى البحر . (م ٢٣٣ وأنظر المادة ٢٤١/ب) .

---

(١) يلاحظ أن معاهدة بروكسل برمتها لا تحكم سندات الشحن الصادرة تنفيذاً لمشارطة إيجار . وهذا الحكم ورد بالمادة ١/ب و ٥/ب .

(٢) الطعن رقم ١٣٣ لسنة ٥٤ ق جلسة ١٩٨٩/١١/٢٠ . طعن رقم ١٥٠٤ لسنة ٥٧ ق جلسة ١٩٩٠/٧/٣٠ .

٣ - «من المواضع التى وقف فيها المشرع إلى جانب الناقل فأعفاه من المسئولية بإثبات يسير ، حالة نقل الحيوانات الحية ، وهو نوع من النقل إستبعدته إتفاقية بروكسل على أساس أن هذه الحيوانات لا تعتبر بضاعة فى حكمها ، فإستردته إتفاقية هامبورج ونظمته بأحكام ملائمة ، ونقلت المادة ٣٣٢ من القانون هذا التنظيم ، فأعفت هذه المادة الناقل من المسئولية إذا أثبت أن هلاك الحيوان أو إصابته منسوب إلى المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ، كما إذا لم يتحمل الحيوان دوار البحر فنفق ، أو أخافه منظر البحر فإمتنع عن الطعام فهزل ، أو أزعجه إرتفاع الأمواج فاقتتل مع غيره من الحيوان وقتل أو حطم قيوده وانطلق يثير الفزع فى السفينة مما إضطر الربان إلى إصدار الأمر بإطلاق النار عليه .

ويسرى النص على الناقل فى هذا الإثبات فأقام قرينة تفترض أن الضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ومن ثم لا يكون الناقل مسئولاً عنه إذا أثبت هو أنه نفذ تعليمات الشاحن بشأن النقل .

ويكون على الشاحن عندئذ إذا أصر على المسئولية أن يثبت أن الضرر راجع إلى خطأ الناقل أو خطأ تابعية (المذكرة الإيضاحية) .

تقول المادة ٢٣٢ : «لا يسأل الناقل فى حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر إذا كان الهلاك أو الضرر ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ، وإذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات إفترض أن هلاكها أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه» .

ومعنى النص إذن :

١ - أن يكون على الناقل إثبات أن الهلاك أو الإصابة نشأ عن طبيعة هذا النقل .

٢ - إذا نفذ تعليمات الشاحن إفترض أن الهلاك أو الإصابة نشأت عن هذا النوع من النقل .

٣ - يكون للشاحن مع ذلك اثبات خطأ الناقل أو نائبه أو أحد تابعيه .

تقول المذكرة الإيضاحية :

٥٢٧ - «ولم يضمن المشروع على الناقل **ببعض إعفاءات يفيد منها بإثبات يسير** . فأعفته المادة ٢٣٠ من المسئولية عن الهلاك أو التلف **إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات** غير صحيحة فى سند الشحن عن طبيعة البضاعة أو عن قيمتها كما إذا أخفى قابليتها للكسر أو الطعن ، أو تعمد تقديرها بأقل من قيمتها أملاً فى الحصول على تخفيض فى أجرة النقل أو رغبة فى التدليس على الغير مإدارة الجمرك مثلاً . ويفيد الناقل من هذا الإعفاء إذا أثبت عدم صحة البيان وعلاقة السببية بينه وبين الهلاك أو التلف .

« وكذلك أعفت المادة ٢٣١ الناقل فى حالة النقل على **سطح السفينة** (والمفروض أنه مرخص فى هذا النقل طبقاً للمادة ٢١٦) إذا أثبت أن الضرر نشأ عن المخاطر بهذا النوع من النقل ، كما إذا أثبت أن تلف البضاعة يرجع إلى تأثرها بحرارة الشمس أو الرطوبة أو بالأمطار أو أن هلاكها حدث بسبب إرتفاع الأمواج أو إشتداد الريح الذى قطع حبال البضاعة وجرفها إلى البحر .

« ومن المواضع التى وقف فيها المشروع إلى جانب الناقل فإعفاه من المسئولية بإثبات يسير ، حالة نقل **الحيوانات الحية** ، وهو نوع من النقل إستبعدته إتفاقية بروكسل على أساس أن هذه الحيوانات لا تعتبر بضاعة فى حكمها ، فاستردته الإتفاقية الجديدة ونظمته بأحكام تلائمه . ونقلت المادة ٢٣٢ هذا التنظيم . فاعفت الناقل من المسئولية إذا أثبت أن هلاك الحيوان أو إصابته منسوب إلى المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل كما إذا لم يتحمل الحيوان دوار البحر فنفق أو أخافه منظر البحر فامتنع عن الطعام فهزل ، أو أزعجه إرتفاع الأمواج فاقتتل مع غيره من الحيوان وقتل أو حطم قيوده وانطلق يثير الفزع فى السفينة مما إضطر الربان إلى إصدار الأمر بإطلاق النار عليه . ويسر النص على الناقل هذا الإثبات فأقام قرينة تفترض أن الضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ومن ثم لا يكون الناقل مسئولاً عنه إذا أثبت أنه أصر على المسئولية - أن يثبت أن الضرر راجع إلى خطأ الناقل أو إلى خطأ تابعيه » .

- وأتت المادة ٣٤٢ بإعفاء آخر لصالح الناقل ، وأرجائه إلى هذا الموضع لأنها أرادت أن يكون شاملاً للمسئولية عن الهلاك والتلف والتأخير على السواء . هذا الإعفاء هو الخاص بالضرر الذى ينشأ سيرها لنجدة سفينة أخرى فأخر وصول البضاعة أو غرق أو تلف جزء منها أثناء **عمليات الإنقاذ** وغنى عن البيان أن النص يتغيا الحث على الاقبال على الإنقاذ برفع المسئولية عن الناقل إذا نشأ عن نا يوجبها . ولكن النص خشى أن يغرى ذلك الربان والبحارة فيسرفون فى التدابير التى يتخذونها للانقاذ طمعاً فى مكافأته ضاربين بمصالح أرباب البضائع المشحونة فى سفينتهم عرض الحائط . ولهذا فرق النص بين أمرين : إنقاذ الأرواح وجعله معفياً من المسئولية دون شرط أو قيد ، لأن كل جهد يصرف فى إنقاذ الروح البشرية يكون معقولاً ، وكل خسارة تلحق الأموال بسببه تهون ، وإنقاذ الأموال ، وهذا قيده النص بأن يكون التدبير الذى يتخذ « معقولاً » لأن المفاضلة فيه بين ما ومال وخير للناقل أن يحافظ على مال اؤتمن عليه من أن يضحى به لينقذ مالاً لا يعنيه .

٥٢٩ - وأهم صور خطأ الشاحن ما يأتى :

١ - العيب الذاتى للبضاعة : وهو يختلف عن عيب البضاعة (مجرداً) ، فالعيب الذاتى هو طبيعة البضاعة التى تعرضها للتلف بسبب الرحلة ولو كانت البضاعة من صنف جيد .

ويعتبر خطأ الشاحن هذا سبباً أجنبياً عن الناقل لا يسأل عن نتائجه ، وإذا كان ظاهراً فيستطيع الناقل أن يدونه فى سند الشحن . ولكن حتى إذا لم يدونه فإنه يستطيع - فى غياب تحفظ متعلق به - أن يثبت أنه هو السبب وراء الضرر الذى يدعيه الشاحن (بوناسيس D.M.F. ١٩٨٦ ص ٧٨ رقم ٤٤) . وإن كان يصعب عليه[1] ذلك ولكنه لا يمتنع عليه قانونا ، وعليه عندئذ إثبات - مثلا عدم كفاية التغليف وأنه هو السبب فى الضرر (نقض فرنسى هامش ٢٠ أكتوبر ١٩٨٤ D.M.F. ١٩٨٥ - ٤٣٨) .

ويقع على الناقل إثبات العيب الذاتى . وقد يسهل عليه ذلك التحفظات التى أوردها الربان فى سند الشحن متعلقة بحالة البضاعة ، ولكن إذا كان

سند الشحن نظيفاً ليس به تحفظات فيصبح إثباته عسيراً عليه ، ولكن كون العيب الذاتى واقعة مادية فإنه يمكن إثباته بكافة الطرق وبخاصة بالقرائن والامارات .

ولا يبرأ الناقل دائماً من المسئولية عن الضرر الراجع إلى عيب ذاتى ، وإن كان يلزم لذلك أن يكون العيب الذاتى هو السبب الدافع déterminante للضرر ولو صحبته أسباب أخرى ثانوية [١] فإذا كانت البضاعة تصل سليمة إلى نهاية رحلتها لولا العيب الذاتى فيكون هذا العيب هو السبب الدافع إلى وقوع الضرر ولا يسأل عنه الناقل حتى ولو أن طول الرحلة أو أسباباً أخرى ثانوية ضاعفت جزئياً من أثر العيب .

ولكن الشاحن أو المرسل إليه يمكنه بدوره أن يثبت أن العيب الذاتى تضاعف أثره بخطأ من الناقل ، فيسأل الناقل عن الضرر بأكمله ، أو عن جزء منه حسب الظروف .

٢ - عدم التغليف أو التغليف السيء :

٥٣٠ - ويغلب أن يكون خطأ الشاحن فى قيامه بالشحن أثناء المطر ، لكن إذا قبل الناقل ذلك دون تحفظ فقد يعتبر ذلك خطأ مشتركا[٢] .

وأما الخطأ فى التغليف فيرجع تقديره إلى ما جرت به العادة فى مثل نوع البضاعة وإلى علاقة السببية بين عدم كفاية التغليف والضرر .

وإذا لم يكن ثمة تغليف إطلاقاً فالمسألة مرجعها العرف الذى بين ما إذا كانت هذه الطريقة فى الشحن عادية أو غير عادية أى تعد خطأ من جانب الشاحن .

أما التغليف السيء فينطوى على خطأ من الشاحن ، ولا يقال أن الناقل أخطأ بقبوله فعلى الشاحن أن يتدبر تغليفه وبالذات التغليف السيء داخل الحاوية[٣]

---

(١) نقض فرنسى تجارى ٢٢ فبراير ١٩٨١ .D.M.F ١٩٨٢ ص ٧٤

(٢) اكس ١٤ يناير ١٩٨٤ .D.M.F ١٩٨٥ ص ٥٤٢ تعليوالو بوناسيس فى D.M.F ١٩٨٦ ص ٧٨ رقم ٤١ . رودبير جـ ٢ رقم ٦٣٩ ، ٦٣٧

(٣) نقض فرنسى ٢١ فبراير ١٩٨٤ .D.M.F ١٩٨٥ ص ٢٠٨ تعليق R.A. بوناسيس فى D.M.F ١٩٨٦ ص ٧٩ رقم ٤٢

٣ - أعمال المساعدة البحرية : « لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح فى البحر أو بسبب التدابير المعقولة التى يتخذها لانقاذ الأموال فى البحر » (م ٢٤٢) .

٤ - عجز الطريق Déchet, on freints de route :

هو صورة للعيب الذاتى للشىء ، فهناك بضائع تتأثر بسبب مجرد السفر فينقص وزنها أو حجمها . فإذا لم اقتصر النقص على نسبة معينة فلا يتحملها الناقل .

والعبرة فى حساب هذه النسبة هو عادة ميناء الوصول بالنسبة لبضاعة مماثلة .

وهذا العجز يرد - مثلاً - فى الأرز والدقيق والسوائل ، بالنقصان أو التبخر[١] . فيكون للناقل أن يتمسك بهذه العادة دون أن يلزم بتبرير النقص ما دام هو فى حدود النسبة المقررة .

ولكن ما الحكم إذا جاوز النقص هذه النسبة ؟ . ولم يستطع الناقل تبرير النقص فى القدر الزائد عليها ؟ . . هناك وجهتا نظر ، الأولى أن يقال إن تجاوز النسبة معناه هدم لقرينة التسامح إطلاقاً ويسأل الناقل عن النقص بأكمله ، وهذه وجهة نظر الأستاذ روديير على أساس أن التجاوز يكشف عن أن سبب الضرر ليس فى طبيعة البضاعة وإنما فى خطأ الناقل الذى يجب عليه تفسيره وتبريره فإن لم يفعل كان مسئولاً عن النقص بأكمله .

وقيل ان عجز الطريق ، ليس من قبيل التسامح ، لكنه تقدير جزافى معقول ومعتاد يبرره طبيعة البضاعة وظروف معاملتها ، وبالتالى فإن هذه الطبيعة والمعاملة وطول الرحلة والظروف الجوية الخاصة بكل رحلة تسمح فى كل ميناء بعادة معينة هى التى تحدد نسبة العجز فيها بتقدير جزافى تعتبر عجزاً عادياً normale ، فإذا جاوز العجز هذا التقدير

---

(١) هناك نسب للتسامح بمناسبة عجز الطريق منصوص عليها فى قانون الجمارك المصرى رقم ٦٦ لسنة ٢٩٦٣ (م ٣٧) .

وانظر فى عجز الطريق روديير فى الوجيز دلوز طبعة ثانية رقم ٣٠٧ .

وجب خصم هذا العجز المقدر جزافاً من العجز الكلى ولا يسأل الناقل إلا عن الباقى[1] (بونتافيس، بالمجلة الفيصلية ١٩٦٨ ص ٨٢٩).

وينطبق عجز الطريق على الحمولة المشحونة صبا ولا ينطبق على المغلفة فى أوعية أو صناديق. ولا ينطبق على الكسر.

وقد يختلط العجز **بعيب فى التغليف** يبرىء الناقل إذا لم يتجاوز هذا العجز النسبة المسموحة بحكم العادة منظوراً فيها إلى البضاعة التى بها عيب فى التغليف والتى يبرأ الناقل من المسئولية عنها بسبب خطأ الشاحن، كما لو كانت البضاعة أجولة أسمنت كان بعضها ممزقاً منذ بدء لرحلة.

المبحث الثـالث

٥٣٠ ـ إثبات وقت وقوع السبب المنشىء للضرر (المادى)/إثبات التـأخير:

يسأل الناقل إذا أصيبت البضاعة بالهلاك أو التلف أو النقص، أو كانت إصابتها بسبب تأخيرها، (م ٢٢٧). كما يسأل إذا أثبت المرسل إليه أن الضرر أصابه بسب وصولها متأخرة ولو وصلت البضاعة كاملة وسليمة (م ٢٤٠).

وإنما الشرط فى كل ذلك، أى قرينة مسئولية الناقل طبقاً للقانون (م ٢٢٧)، يلزم لها أمران:

---

(١) «طبقاً للمادة ٣/٤ من معاهدة بروكسل لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناتج عن العجز فى الحجم أو الوزن أو أى هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفى أو من طبيعة البضاعة أو عيب خاص بها. وإذ كان عجز الطريق ينطبق عادة على البضائع التى تجف مع الزمن كالحبوب وغيرها، وتحدد نسبة العجز وفقاً للعادات التجارية فيعفى الناقل من المسئولية، إذا لم يجاوز العجز النسبة التى جرى بها العرف، فإذا جاوز هذه النسبة خففت المسئولية بمقدار النسبة المسموح بها، ويعوض صاحب البضاعة عن الباقى، ولا يتحمل الناقل المسئولية عن تعويض العجز جميعه إلا إذا أثبت الشاحن أو المرسل إليه أن هذا العجز ناتج عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه».

نقض ٢٣ ديسمبر ١٩٧١ المجموعة عدد ٢٢ ص ١١١١.

ونقض طعن ١٩٨٣ لسنة ٥٣ ق جلسة ١٩٨٩/١١/٢٧

١ - أن يكون هناك عقد نقل بحرى ، (وليس عقد إيجار للسفينة) ، ولو لم يصدر سند شحن ، ولو صدر إيصال إستلام أو أشر عليه بحصول الشحن (م ١٩٩) ، سواء كان السند فى يد الشاحن أو آل السند إلى شخص آخر بطريق التظهير أو بأى طريق آخر .

وتنعقد هذه المسئولية طبقاً للقانون ، إذا صدر سند شحن تنفيذاً لعقد إيجار السفينة ، ولكن السند آل إلى شخص غريب عن الإيجار .

٢ - لا تنطبق نصوص القانون إلا على المرحلة التى تبدأ منذ أخذ الناقل البضاعة فى عهدته ولو قبل الشحن ، حتى تسليمها فعلاً للمرسل إليه ، ولو كان ذلك بعد التفريغ . أما قبل ذلك ، وبعد ذلك ، فتنطبق القواعد العامة فى مسئولية الناقل ، لأن نصوص القانون البحرى هى على خلاف إتفاقية بروكسل التى تسرى من وقت الشحن حتى وقت التفريغ .

٥٣١ - إثبات الضرر ، إخطار الناقل بالهلاك أو التلف (م ٢٣٦) :

تقضى القواعد العامة أن على المدعى إثبات حقه ، بعبارة أخرى على مدعى المسئولية إثبات الضرر الذى يطلب تعويضه ، فتقوم قرينة علاقة السببية بين الضرر وبين خطأ الناقل ، لأن هذا الخطأ مفترض بحكم القانون ، فيكون على الناقل أن ينفى قرينة مسئوليته عنه ، أى أن يثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه . كأن يثبت خطأ الشاحن أى عيب التغليف أو عيباً ذاتياً فى البضاعة ، أو السبب الأجنبى كقوة قاهرة بتبرئة لكونها لا ترجع إليه أو إلى نائبه أو لتابعيه .

وقد عرضت المادة ٢٣٩ لناحية من نواحى الاثبات فى مجال المساءلة ، فقالت :

« ١ - فى حالة هلاك البضاعة أو تلفها يجب على من يتقدم لتسلمها أن يخطر الناقل كتابة بالهلاك أو التلف فى ميعاد لا يجاوز يومى العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة وإلا إفترض أنها سلمت بحالتها المبينة فى سند الشحن حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك . وإذا كان الهلاك أو التلف

غير ظاهر جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشر يوماً التالية لتسليم البضاعة ».

٢ ـ ولا يلزم تقديم الإخطار المنصوص عليه فى الفقرة السابقة إذا أجريت معاينة للبضاعة وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو نائبه ومن تسلم البضاعة ».

أحكام اخطار الناقل بالهلاك أو التلف عند الاستلام :

٥٣٢ ـ شكل الأخطار :

يجب أن يكون الأخطار بالكتابة ، لقطع دابر الخلاف حول إثباته ، وإنما لا يلزم فيه شكل معين وإنما يشترط أن لا يكون بصيغة لاتبين نوع التلف ولا مقداره (كما سيلى).

وبالرغم من خلو النص (كما فعل فى التحفظات التى يبديها الناقل عند الشحن : م ٢٠٥) فإن الأخطار يلزم أن يكون محددا يذكر فيه نوع التلف أو طبيعة الهلاك ومقداره[١].

وإثبات حصوله وصدوره هى على المرسل إليه ، وهو يستطيع ذلك بسهولة إذا كان بخطاب مسجل أو دون سند الشحن ذاته إذا تم عند تسليم البضاعة .

ويرسل الأخطار إلى الناقل أو مندوبه ، وعادة يوجه إلى وكيل الناقل (وكيل السفينة)

المدة المقررة لعمل الأخطار :

وإذا كان الهلاك أو التلف ظاهرا فإن أمام المرسل إليه مدة اليومين التاليين للتسليم والمقصود مدة يومى عمل ، فلا تحسب مدة الاجازات . وإذا كان العيب المشكو من حصوله للبضاعة غير ظاهر بمجرد النظر ويحتاج كشفه إلى فك الأوعية مثلا كانت المدة خمسة عشر يوما التالية لتسليم البضاعة . ونلاحظ أن النص لم يذكر فى خصوص هذه المدة كلمة « عمل » فيجب فهمه على أن الخمسة عشر يوما تكون متتالية ولو تخللها أيام

---

(١) رودبير جـ ٢ رقم ٦٠٤ .

عطلة ، ولعل المشرع قدر أنها مدة أطول من مدة اليومين فى حالة التلف الظاهر ، فتجاوز عن هذا الشرط وقرر سريانها باطراد واستمرار .

والعبرة هى بلحظة إرساله الأخطار لا بلحظة وصوله إلى الناقل ، فمتى أرسل أثناء المدة القانونية رتب أثره ولو وصل الناقل بعدها .

أثر ونطاق التحفظ أو الأخطار :

٥٣٣ - تثير هذه المسألة - رغم بساطتها فى الظاهر - أسئلة كثيرة حول طبيعة أثر هذه الأخطار . فإنه إذا لم يعمل اخطار ، فيقول النص (م ٢٣٩) افترض أن البضاعة سلمت بحالتها المبينة فى سند الشحن أى أن الناقل تقوم فى صالحه قرينة على أنه سلم البضاعة كاملة وسليمة . معنى ذلك أنه إذا عمل الأخطار فإن هذه القرنية تسقط ويفترض أنه لم يسلم البضاعة كما هى مبينة فى سند الشحن .

لكن عمل الأخطار لا يفيد بذاته إثبات الضرر[1] . ويكون اذن على المرسل إليه - المدعى فى الدعوى - إثبات حصول الهلاك أو التلف ومقدار الضرر[2] ، وذلك بكافة الطرق لأن ذلك واقعة مادية ، ويكون - عادة - بواسطة خبير أو بمحضر معاينة حضورى أو بشهادة جمركية[3] .

فعمل الأخطار اذن لا ينفى أن عبء الإثبات يظل على المرسل إليه .

يقول رودبير : « أن الأخطار يمنع قرينة التسليم السليم لكنه لا يعتبر بالضرورة إثباتا كافيا للهلاك أو التلف »[4] بمعنى أنه يلزم على المدعى تكملته باثبات من أى نوع كان مادام الاثبات حرا لتعلق الأثر بواقعة مادية . فالأخطار لا يعفيه من تقديم الدليل وان كان يسهّل له تقديمه ، فتقديم الأخطار بشكل سليم يساعد على قلب قرينة التسليم السليم .

خاصة وأن النص يقول أن عمل الأخطار ينفى قرينة التسليم الصحيح ولكنه لا يقول أنه يعفى المدعى من تقديم الدليل على حصول الضرر

---

(١) رودبير جـ ٢ السابق .

(٢) س روان ٢٦ يناير ١٩٦٨ بحرى فرنسى ١٩٦٨ ص ٦٦٤ .

(٣) نقض فرنسى ٤ نوفمبر ١٩٦٨ بحرى فرنسى ١٩٦٩ ص ١٤٢ .

نقض فرنسى ١٠ ديسمبر ١٩٦٢ بحرى فرنسى ١٩٦٣ ص ٢١٢ .

(٤) رودبير جـ ٢ رقم ٧٨١ .

ومقداره ، ولذلك فإن الأخطار لا يقلب كلية عبء الاثبات ، لأن الخطاب بالأخطار أو الأخطار ذاته الذى لم يقبله الناقل يعجز بمفرده عن قلب عبء الإثبات ، فعمل الأخطار يفترض معه أن البضاعة لم تسلم بحالتها المبينة بسند الشحن .

وفائدة الأخطار بتدو من أنه متى ثبت الهلاك أو التلف فلا يلزم المرسل إليه بإثبات أنه حصل والبضاعة فى عهدة الناقل .

٥٣٣ ـ حالة عدم عمل الأخطار أو عمل أخطار غير سليم قانونا :

فى هذه الحالة يفترض ـ بحسب النص ـ أن البضاعة سلمت بحالتها المبينة فى سند الشحن ، حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك . فتقوم هنا قرينة لصالح الناقل على أنه سلم البضاعة كما هو موصوفة فى سند الشحن ، فيكون على المرسل إليه أن يهدم هذه القرينة بإثبات حصول بالضرر ومقداره وكذلك أن الهلاك أو التلف حصل والبضاعة فى عهدة الناقل ، وذلك بكافة الطرق ، مثلا بمحضر خبرة أو بشهادة جمركية .

٥٣٤ ـ معاينة البضاعة عند الإستلام :

تقول المادة ٢٣٩ فى فقرتها الثانية : « لا يلزم تقديم الإخطار المنصوص عليه بالفقرة السابقة إذا أجريت معاينة للبضاعة وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو نائبه ومن تسلم البضاعة » .

هذه المعاينة حق لكل من طرفى عملية التسليم :

وهى تغنى عن الاخطار ما دامت تثبت حالة البضاعة وما بها من هلاك أو تلف .

٥٣٥ ـ وقد ورد بالمذكرة الإيضاحية :

« وتتكلم المادة ٢٣٩ فيما يجب على صاحب الشأن فى تسلم البضاعة أن يعمله إذا وصلت ناقصة أو تالفة ، وفرقت بين وضعين :

إذا كان الهلاك أو التلف ظاهراً يمكن تبينه دون حاجة إلى فحص البضاعة . وجب إخطار الناقل به كتابة فى ميعاد لا يجاوز يومى العمل

التاليين ليوم تسليم البضاعة، فإذا لم يتم الإخطار، فالمفروض أن البضاعة سلمت بحالتها المذكورة فى سند الشحن، ويكون على طالب التعويض بعد ذلك إثبات أنه تسلمها ناقصة أو تالفة. وإشترط المشروع أن يكون الإخطار مكتوباً ليمنع الجدل فى حصوله ولكنه لم يشترط أن يكون بإعلان رسمى، إذ قد لا يتسع الوقت لعمل مثل هذا الإجراء، كما يكتفى بأية كتابة يوقعها من تسلم البضاعة ويبين فيها نوع الضرر الذى وقع.

وإذا كان الهلاك غير ظاهر جاز عمل الإخطار خلال الخمسة عشر يوماً التالية للتسليم. ولوحظ فى تعيين هذا الميعاد أمران: إجتناب الاسراف فى تضييقه لتكون لدى صاحب الشأن فى البضاعة فسحة من الوقت لفتح الحاويات والطرود وإزالة الأغلفة ثم فحص البضاعة، وإجتناب الإفراط فى توسعته لكيلا تضيع معالم مصدر الضرر. وجزاء إهمال عمل الإخطار فى هذا الفرض هو نفس جزاء إهمال عمله فى حالة الهلاك أو التلف الظاهر قرينة على تسليم البضاعة بالحالة المذكورة فى سند الشحن، وإلقاء عبء إثبات ما يخالفها على طالب التعويض.

ويتضح من ذلك أن المادة ٢٣٩ لا تنشىء فى حالة إهمال عمل الإخطار دفعاً بعدم قبول دعوى المسئولية، وإنما مجرد قرينة فى غير صالح المدعى. ومعنى هذا أن الحق فى إقامة الدعوى على الناقل لا يسقط إلا بالتقادم.

ومن البديهى أنه لا ضرورة لعمل الإخطار إذا أجريت المعاينة للبضائع وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل والمرسل إليه. إذ يكون المفروض عندئذ أن البضاعة سلمت بالحالة المذكورة فى محضر إثبات الحالة».

٥٣٦ - بطلان الإتفاقات المعفية أو المخففة لمسئولية الناقل:

ولكى يقيم القانون توازناً بين قرينة المسئولية التى تقع على الناقل البحرى وبين مركزه كناقل يلتزم بنتيجة فقد نص فى المادة ٢٣٦ على أنه يقع باطلاً كل إتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور الآتية:

١ -(أ) إعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك البضاعة أو تلفها .

(ب) تعديل عبء الإثبات الذى يضعه القانون على عاتق الناقل .

(جـ) تحديد مسئولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه فى الفقرة (١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون .

(د) النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضاعة أو أى إتفاق آخر مماثل .

٢ - وأضاف فى المادة ٢٣٧ أن «للناقل أن ينزل عن كل أو بعض الحقوق أو الإعفاءات المقررة له، كما يجوز له أن يزيد مسئوليته وإلتزاماته بشرط أن يرد ذلك فى سند الشحن»، وإلا لم يمكن للمرسل إليه أن يتمسك بذلك على الناقل .

٣ - ويضاف إلى ذلك ما سبق ذكره من **إعفاء** الناقل أو تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضائع أو قيمتها (م ٢٣٠)، وعن البضائع التى يذكر فى سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة (م ٢٣١)، وعن نقل الحيوانات الحية فى حالة هلاكها أو حالة إصابتها إذا نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل (م ٢٣٢) .

٥٣٧ - وتقول المذكرة الإيضاحية :

وفى مقابل تحديد المسئولية **أبطلت** المادة ٢٣٦ الأتفاقات التى يكون موضوعها إعفاء الناقل من المسئولية أو تحديدها بأقل من الحدود القصوى أو تعديل عبء إثباتها أو تعويضه عنها بالنزول له عن بعض حقوق الشاحن كالحق فى مبلغ التأمين على البضاعة . هذا هو المبدأ وترد عليه **الإستثناءات الآتية** :

١ - يقتصر البطلان على الإتفاقيات التى تتم قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الضرر، إذ يخشى عندئذ أن يستغل الناقل حاجة الشاحن إلى النقل فيفرض عليه شروطاً باهظة . فلا ينال البطلان إذن الإتفاقيات التى تتم بعد وقوع الحادث حين يكون الناقل والشاحن ندين لا سلطان لأحدهما على الآخر .

٢ - يجوز الإتفاق على زيادة الحدود القصوى للتعويض ولو تم الإتفاق قبل وقوع الحادث لأن البطلات مقرر لمصلحة الشاحن فينبغى أن

يقتصر على الإتفاقيات الضارة به . أما الإتفاقيات التى تزيد من حقوقه كنزول الناقل عن بعض المزايا المقررة له فلا مبرر لحظرها (المادة ٢٣٧) .

٣ - يجوز الإتفاق على ما يخالف أحكام المادة ٢٣٦ إذا كانت **الظروف الإستثنائية** التى يتم فيها النقل تبرر هذا الإتفاق، وذلك بالشروط المنصوص عليها فى المادة ٢٣٨ . ومن أمثلة الظروف الإستثنائية أن يكون النقل إلى ميناء ضرب عليه الحصار البحرى أو إلى منطقة قطبية تنتشر فيها جبال الجليد أو أن يقتضى النقل المرور بمناطق كانت ميداناً لمعارك بحرية ولا تزال مزروعة ببعض الألغام . ومن الواضح أن الناقل لا يقبل على هذا النقل إلا مقابل شروط خاصة، كزيادة الأجرة، أو تخفيض الحدود القصوى للتعويض أو تعديل عبء الإثبات أو النزول عن مبلغ التأمين على البضاعة، أو غير ذلك من الظروف التى يرى انها تعوضه عن مخاطر هذا النقل . **والتشديد** فى قبول مبررات هذا الإستثناء واجب لكى لا يتحول إلى ثغرة تبتلع الأصل وهو البطلان .

٥٣٨ - حالات التعويض الكامل (م ٢٣٤، ٢٤١) : سقوط حق الناقل فى التحديد :

لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسئوليته عن هلاك البضاعة أو تأخير تسليمها إذا ثبت (والإثبات على المدعى) أن الضرر نشأ عن فعل أو إمتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر (الخطأ العمد) أو بعدم اكتراث مصحوب بادراك أن ضرراً يمكن أن يحدث (الخطأ الجسيم) .

ويفترض إتجاه قصد الناقل، أو نائبه (دون تابعيه) إلى إحداث الضرر (خطؤهم العمد) فى الحالتين الآتيتين :

(أ) إذا صدر سند شحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضى ذكرها فى السند وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية .

(ب) إذا شحن البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لإتفاق صريح يوجب شحنها فى عنابر السفينة .

ولا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذى يحكم به على الناقل فى حالة **التأخير** فى تسليم البضائع أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه فى الفقرة (١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون.

ولا يجوز التمسك بهذا التحديد إلا على الشاحن أو المرسل إليه حامل سند الشحن، دون الغير الذى يصيبه ضرر من تنفيذ العقد، كما لو سقطت شكة السفينة ببضائعها على سفينة أخرى فحطمت جزءاً من السفينة والبضاعة الموجودة فيها، فإن هذا التحديد يمكن التمسك به فقط على المرسل إليه، دون صاحب السفينة المجاورة، وذلك رغم قول النص (م ٢٣٣) نحدد المسئولية أياً كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها...

وللناقل أن يتمسك بهذا التحديد على الشاحن أو المرسل إليه، وكذلك لو رفعت الدعوى على **تابعى الناقل**، إذ يجوز مقاضاة هؤلاء التابعين فى حالات معينة، فتقضى المادة ٢٣٥ أنه إذا أقيمت دعوى المسئولية عن **هلاك البضائع أو تلفها** على أحد تابعى الناقل جاز لهذا التابع أن يتمسك بأحكام الإعفاء من المسئولية وتحديدها بشرط أن يثبت أن الخطأ الذى ارتكبه وقع حالة تأدية وظيفته أو بسببها.

ولا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذى حكم به على الناقل وتابعيه على الحد الأقصى المنصوص عليه فى (الفقرة ١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون.

ولا يجوز لتابع الناقل التمسك بتحديد المسئولية إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو إمتناع بقصد إحداث الضرر (خطأ عمد أو غش) أو بعدم إكتراث مصحوب بإدراك بأن ضرراً قد يمكن أن يحدث (خطأ جسيم).

٥٣٩ ـ تقول المذكرة الإيضاحية:

«وافترضت المادة ٢٣٥ أن دعوى المسئولية وجهت إلى **تابع الناقل** ـ كالربان أو أحد البحارة ـ فأجازت للتابع التمسك بأحكام الإعفاء من المسئولية وتحديدها بشرط أن يثبت أن الفعل الذى ارتكبه وقع «حال تأدية وظيفته أو بسببها» ويرجع فى تفسير هذه العبارة إلى فقه التقنين المدنى فى شأن الفقرة الأولى من المادة ١٧٤ من هذا التقنين ويلاحظ أن الدعوى التى توجه إلى التابع هى دعوى المسئولية التقصيرية التى تتطلب إثبات خطأ التابع وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر. ويتضح من هذا أن

التحديد لا يتعلق بالمسئولية العقدية وحدها وإنما ينصرف أيضاً إلى المسئولية التقصيرية وهذا هو السبب الذى من أجله ذكرت المادة ٢٣٣ أن التحديد يشمل المسئولية **أياً كان نوعها**.

ومن البديهى أنه لا يجوز فى حالة مقاضاة كل من الناقل والتابع أن يزيد مجموع التعويض الذى يحكم عليهما على الحد المنصوص عليه فى المادة ٢٣٣.

ويحرم التابع - كالناقل - من ميزة التحديد إذا أثبت طالب التعويض أن الضرر نشأ عن فعل أو إمتناع صدر من التابع بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك بأن ضرراً يمكن أن يحدث.

٥٤٠ - الحد الأقصى القانونى للتعويض (م ٢٣٣):

تحدد المسئولية أياً كان نوعها، المرفوعة على الناقل، عقدية كانت أو تقصيرية، عن هلاك البضائع أو تلفها (م ٢٣٣) أو عن التأخير فى تسليم البضائع (٣/٢٤)، أو جزء منها، بما لا يجاوز ألفى جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن، أى الوحدة المذكورة فى سند الشحن كأساس للأجرة، (أى سواء بالكيلو أو الطن أو الوحدة كما لو كانت سيارة نقل) بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالى للبضاعة، أى الحدين أعلى.

وإذا جمعت الطرود أو الوحدات فى حاويات، وذكر فى سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التى تشملها الحاوية عد كل منها طرداً أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بالحد الأعلى للمسئولية. وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت إعتبرت طرداً أو وحدة مستقلة.

ويكون تقدير قيمة البضاعة بحسب تقدر بثمنها لو كانت وصلت كاملة وسليمة، بحسب سعرها فى سوق حر غير خاضع للتسعير الجبرى، أو بحسب سعر بضاعة من نوعها ودرجتها.

٥٤١ - ورد بالمذكرة الأيضاحية:

« ولما كان **تحديد** المسئولية ميزة لا ينبغى أن يحظى بها الناقل إلا إذا كان جديراً بها، فقد حرمته المادة ٢٤١ منها إذا أثبت الشاحن أن الضرر نشأ عن فعل أو إمتناع صدر من الناقل بقصد إحداث الضرر (**وهو الغش**)

أو بعدم إكتراث مصحوب بوعى وإدراك بأن ضرراً يمكن أن يحدث (وهو **الخطأ الجسيم** أو الخطأ غير المغتفر كما يسميه القضاء الحديث) وقد تبدو العبارة التى إستعملها المشروع فى هذا النص غريبة على الصياغة المصرية ، ولكنها العبارة السائدة فى مجال النقل على إختلاف أنواعه ، وهى التى تفضلها الإتفاقيات الدولية لأنها تقرب الشقة بين تباين التشريعات الوطنية فى معنى الخطأ الجسيم ونصت الفقرة الثانية من المادة على حالتين يفترض فيهما الغش فى جانب الناقل ، وذلك فيما لو أصدر سند شحن خال التحفظات مع وجود ما يقتضى ذكرها فى السند بقصد الاضرار بالغير حسن النية ، وفيما لو شحن البضائع على السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها فى عنابر السفينة » .

هذا التقدير يعتبر حد أقصى لمسئولية الناقل أو التابع ، بحيث تقدر المحكمة التعويض المستحق عن الهلاك أو التلف ، أو عن التأخير ، فى الدعوى المرفوعة على الناقل ، طبقاً للقواعد العامة فى تقدير التعويض ، ثم يخفض هذا الحد الأقصى . وبذلك لا يعتبر تعويضاً جزافياً يخضع لقاعدة النسبية المعروفة فى التأمين ، والتى تتطبق عند الاصابة الجزئية للشىء المؤمن عليه .

« وفى مقابل تشديد مسئولية الناقل بافتراض خطئه ، **حددها** المشروع بمبالغ قصوى لكيلا ينوء تحت أعبائها فيعجز عن مواصلة الاستغلال أو عن تطويره ، وكان على المشروع وهو بصدد البحث عن الوسيلة إلى هذا التحديد ، أن يختار بين ضوابط ثلاثة : إما عدد الطرود أو وحدات الشحن ـ فيجعل لكل طرد أو وحدة حدا أقصى ، وإما الوزن فيضع لكل كيلو جرام من وزن البضاعة حدا أعلى ، وأما الجمع بين الضابطين فتكون العبرة بعدد الطرود أو بوزن البضاعة تبعا لأعلى المبلغين . واختار المشروع هذا الحل الأخير ونص عليه فى الفقرة الأولى من المادة ٢٣٣ . ويلاحظ أن المبالغ التى حددها المشروع ليست مبالغ مقطوعة وإنما هى حدود قصوى لا يجوز للمحاكم أن تجاوزها ولكن من حقها أن تهبط بها ليكون التعويض بقدر الضرر . كما يلاحظ أن الحدود التى وضعها المشروع معقولة ، ولا تجحف بالشاحن ولا ترهق الناقل .

ويثير تقدير الحد الأعلى للتعويض على أساس عدد الطرود صعوبة في الفرض الذى تجمع فيه الطرود فى **حاويات**، وهو أسلوب حديث فى التعبئة يصون البضاعة من التلف وييسر شحنها وتفريغها وفرزها وتسليمها عند الوصول. والسؤال الذى يعرض فى هذا الصدد هو: هل تعتبر الحاوية بما تحتوى عليه من طرود وحدة شحن واحدة أم تكون العبرة بعدد الطرود؟ وإذا هلكت الحاوية ذاتها أو تلفت فهل تعتبر طردا وتدخل فى تقدير الحد الأعلى للتعويض؟ وأجابت الفقرة الثانية من المادة ٢٣٣ بقولها أن كل طرد يعتبر وحدة شحن مستقلة بشرط أن يذكر عدد الطرود فى سند الشحن، وإلا اعتبرت الحاوية وما فيها من طرود وحدة شحن واحدة. وتعتبر الحاوية ذاتها وحدة شحن إذا هلكت أو تلفت ومن ثم تدخل فى تقدير الحد الأعلى للتعويض بشرط ألا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه.

المبحث السادس

المسئولية عن التأخير:

٥٤٢ ـ قدمنا أن الناقل يسأل عن التأخير فى تسليم البضاعة ولو لم يصيبها هلاك أو تلف،إذا اتفق الشاحن معه على موعد لتسليمها فى ميناء الوصول، أو ذكر هذا الموعد فى سند الشحن، إلا إذا أثبت الناقل أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له فيه[١].

فإذا لم يوجد إتفاق على موعد معين فيعتبر الناقل قد تأخر فى التسليم إذا لم يسلم البضائع فى الميعاد الذى يسلمها فيه الناقل العادى فى الظروف المماثلة (م ١/٢٤٠).

فإذا سلمت البضاعة وأدعى طالب التعويض أنها وصلت متأخرة **فعليه إخطار الناقل كتابة** بذلك خلال ستيم يوماً من تاريخ التسليم وإلا كانت الدعوى بالمسئولية عن التأخير غير مقبولة (م ٤/٢٤٠)، وإذا

(١) يسأل الناقل عن كل تأخير فى تسليم البضاعة، طبقاً للقواعد العامة، إلا إذا أثبت السبب الأجنبى الذى أدى إلى التأخير. ولا يعتبر إزدحام الميناء المتوسط سبباً أجنبياً عنه لأنه متوقع (بوناسيس فى D.M.F. ١٩٨٧ ص ١٤٨ رقم ٥٧

كان قد أصاب البضاعة تلف ظلت الدعوى عنه مقبولة لأن الدفع بعدم القبول خاص بدعوى المسئولية عن الضرر الذى يصيب المرسل إليه بسبب وصول البضاعة متأخرة أى الضرر الإقتصادى وحده.

هذا، وتعد البضائع فى حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال الستين يوماً التالية لإنقضاء ميعاد التسليم المنصوص عليه فى المادة ٢٤٠، أى الميعاد المتفق على حصول التسليم فيه أو الميعاد الذى يسلمها فيه الناقل العادى فى الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الإتفاق.

وتتحدد مسئولية الناقل عن التأخير طبقاً للمادة ٢٤٠/٣، إلا إذا أثبت أن التأخير نشأ عن غش أو خطأ جسيم وقع منه أو من نائبه أو أحد تابعيه، طبقاً للمادة ٢٤١. ويشمل نائبه الربان والوكيل البحرى، ويشمل تابعوه المقاول البحرى والبحارة.

٥٤٣ - تقول المذكرة الإيضاحية:

- وتنتهى عند المادة ٢٣٩ أحكام المسئولية فى حالتى الهلاك والتلف، وتبقى حالة المسئولية عن **التأخير**. وتناولت المادة ٢٤٠ هذه المسئولية فأقامتها هى الأخرى على فكرة الخطأ المفترض وأتاحت للناقل نفيها بإثبات أنه قام هو وتابعوه بإتخاذ التدابير المعقولة لمنع التأخير أو أنه لم يكن فى إستطاعتهم إتخاذ هذه التدابير.

وبينت الفقرة الثانية من النص متى يقع التأخير فى التسليم فقالت:

إذا أهمل الناقل مراعاة الميعاد المتفق عليه، وعند عدم وجود الإتفاق إذا لم يسلم البضاعة فى الميعاد الذى يسلمها فيه الناقل العادى «أى المتوسط الحرص» إذا وجد فى ظروف مماثلة. والضابط مادى، ليست العبرة فيه بظروف الناقل الشخصية وإنما بظروف النقل.

ووضعت الفقرة الثالثة من النص حداً أقصى للتعويض عن الضرر الناتج عن التأخير هو الحد الأقصى المبين فى المادة ٢٣٣.

وأنشأت الفقرة الرابعة من النص **دفعاً بعدم قبول دعوى** المسئولية عن التأخير فنصت على عدم إستحقاق أية تعويضات إذا لم يخطر طالب التعويض الناقل - كتابة - بالتأخير خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم.

٥٤٤ - التعويض الكامل : إخطار الناقل قبل الشحن بقيمة وطبيعة البضاعة :

تقضى المادة ٢٣٤ أنه لا يجوز للناقل التمسك فى مواجهة الشاحن بتحديد المسئولية إذا قدم الشاحن بياناً ، قبل الشحن ، عن **طبيعة** البضاعة ، **وقيمتها** ، **وما يعلق** على المحافظة عليها من أهمية خاصة ، **وذكر** هذا البيان فى سند الشحن .

ويعد البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التى عينها الشاحن للبضائع إلى أن يقيم الناقل الدليل على ما يخالفها .

٥٤٥ - وتقول المذكرة الإيضاحية فى ذلك :

- « ولا محل لتحديد المسئولية **إذا أخطر الشاحن** الناقل قبل الشحن بأهمية البضاعة وقدم له بياناً موضحاً فيه طبيعتها وقيمتها وما يعلق على وصولها سالمة من أهمية خاصة . يحدث هذا فى نقل البضائع النادرة الكبيرة القيمة المادية أو المعنوية ، كاللوحات الفنية والقطع الأثرية والتحف والمخطوطات القديمة ومخلفات العباقرة والمعادن الثمينة والأحجار الكريمة والأجهزة الدقيقة . والغالب أن يتقاضى الناقل أجرة إضافية مقابل العناية الخاصة بالبضاعة . وبسبب هذه الظروف مجتمعة سلبته المادة ٢٣٤ ميزة تحديد المسئولية بشرط أن يذكر البيان الخاص بالبضاعة فى سند الشحن . وأقام النص قرينة على صحة القيمة التى عينها الشاحن للبضاعة ولكنه أجاز للناقل إثبات ما يخالفها . ويتضح من إطلاق عبارة النص أن للناقل إثبات عدم صحة البيان الخاص بالقيمة فى مواجهة الشاحن والغير - كالمؤمن على السواء ، وعلى هذه الصورة تكون المادة ٢٣٤ إستثناء من الفقرة الثانية من المادة ٢١٠ ، وهو إستثناء له ما يبرره لأن البضاعة ليست عادية والشاحن هو الذى يقدر قيمتها والغالب أن يكون التقدير عشوائياً ولا سبيل للناقل إلى التحقق من صحته إلا بالإستعانة بخبراء أخصائيين فى الفن أو الآثار أو الجواهر أو غير ذلك تبعاً لطبيعة البضاعة ومن غير المعقول إلزام الناقل بعمل هذا التقدير لأنه يرهقه وقد يحمله على رفض النقل أو التشدد فيه ، فكان من الأوفق تيسير الأمر عليه باجازة إثبات ما يخالف القيمة المعلنة فى جميع الأحوال » .

ويجوز للمرسل إليه التمسك بإطلاق التعويض فى هذه الحالة ، كما هو جائز للشاحن ، ما دام البيان بعناصره قد دوّن فى سند الشحن . ولا يغنى عن تدوينه فى سند الشحن أن يكون وارداً فى وثيقة أخرى كفاتورة شراء البضاعة أو الشهادة الجمركية ، لأن هذه هى شروط وردت بالنص ، ولأن سند الشحن هو الحكم فى قبول الدعوى بين الناقل والشاحن وبين الناقل والمرسل إليه .

الفرع الخامس

النقل المتتابع

٥٤٦ - يقصد بالنقل المتتابع النقل الذى يقوم بتنفيذه عدة ناقلين بمقتضى عقود متعددة ، وقد يكون النقل بحرياً فى جميع مراحله ، وقد تكون هذه لمراحل مختلفة بحرية فى جزء وبرية أو جوية أو نهرية فى الأجزاء الأخرى ، ويسمى فى هذه الصورة نقلاً **متتابعاً مختلطاً** ، وقد سبق أن أشرنا إليه ، بينما يسمى فى الحالة الأخرى نقلاً **متتابعاً بحرياً** . وفى الحالتين الفرض أن يصدر بالعملية كلها سند شحن واحد **يسمى الشحن المباشر** أى الذى يغطى الرحلة بأكملها Connaissment direct أو Through bil of lading ، وهذا السند المباشر سند نقل يتعهد فيه الناقل بنقل البضاعة فى جزء من الرحلة بأدواته الخاصة ويعهد بتكملة الأجزاء اللاحقة إلى ناقل أو ناقلين آخرين[١] .

وفى حكم هذا النقل نفرق بين النقل المتتابع البحرى والنقل المتتابع المختلط .

٥٤٧ - ففى النقل المتتابع المختلط :

تختلط الرحلة بين البحر وبين جزء آخر يتم فى النهر أو البر أو الجو ، ويكون ثمة محل لإصدار سند الشحن عن المرحلة البحرية وسندات نقل

---

(١) يفيد الشاحن من نقل بضاعته بسند مباشر من حيث أن هذا للأسلوب يغنيه عن البحث عن ناقل بالنسبة لكل مرحلة . فيكفيه ان يبرم عقداً وحيداً بشروط موحدة تحكم - منذ بداية إبرامه - العملية كلها . كما أنه يمتاز - فى خصوص الاعتمادات المستندية - على سندات الشحن التى يغطى كل منها مرحلة جزئية من المرحلة الكاملة ، إذ يفضل المشترون دائماً سنداً مباشراً واحداً يغطى البضاعة منذ شحنها فى ميناء البائع حتى وصولها مكان المشترى .

أخرى خاصة بالمراحل اللاحقة. وقد ذهب القضاء الفرنسى فى تحديد قواعد الدعوى التى ترفع على الناقل الأول إلى تطبيق القانون الخاص بالجزء الأخير من الرحلة باعتباره هو الذى يعرفه المرسل إليه، وأما القانون الذى يحكم المسئولية من حيث الموضوع فهو قانون الرحلة التى وقع خلالها الحادث المنشىء للضرر المطلوب تعويضه.

٥٤٨ - وفى النقل المتتابع البحرى:

الفرض أن البضاعة تقوم برحلتها بمقتضى عقد بين الناقل الأول والشاحن، يغطى الرحلة كلها، وعقود بحرية بين الناقل الذى يليه وبين هذا الأخير والتالى له وهكذا، بحيث يسأل كل منهم عن المرحلة التى ينفذها، ويعتبر الناقل الأول ذا صفة مزدوجة، فهو ناقل بالنسبة للمرحلة التى ينفذها بمعرفته ووكيل بالعمولة بالنسبة للعقود التالية. وتختلف حقوق المرسل إليه - المدعى طبقاً لسند الشحن المباشر - تبعاً لما إذا كانت دعواه موجهة إلى الناقل الأول أو إلى ناقل متوسط.

٥٤٩ - (١) الدعوى ضد الناقل الأول:

على فرض أن هذا الناقل الأول ناقل بحرى وأصدر سند الشحن يتعهد فيه بتنفيذ العملية كلها فإنه يقوم بدور مزدوج: فهو يضمن تنفيذ العقد بشروط السند الذى أصدره وذلك عن المرحلة التى يتولى بنفسه تنفيذها، وهو يضمن كذلك تنفيذ المراحل الأخرى طبقاً لشروط السند المباشر بوصفه وكيلاً بالعمولة للنقل ضامناً لموكله الشاحن، إذ هو يبرم العقود التالية باسمه هو ولكن لحساب موكله الشاحن، وإذن يكون له وصف الشاحن بالنسبة للناقلين المتوسطين، وتحكم علاقته بموكله عن هذه المراحل المادتان ٨٢ و ٩٣ من قانون التجارة الخاصتان بالوكالة بالعمولة للنقل[١]، ولهذا فهو يضمن له أعمال الناقلين اللاحقين، أى أنه يكون ضامناً سلامة العملية بأكملها، مالم يكن المرسل هو الذى اختار الناقلين اللاحقين وأثبت الناقل الأول أن الضرر وقع للبضاعة وهى حيازة واحد منهم فلا يسأل هو عنه.

---

(١) نقض مصرى ٢٣ مايو ١٩٦٣ مجموعة النقض السنة ١٤ صفحة ٧٧٩.

٥٢٧ - وما دام الناقل الأول له وصف الوكيل بالعمولة بالنسبة للمراحل التالية فهو لا يخضع - فى خصوصها - للتنظيم الآمر الوارد بإتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن، والذى يحرم على الناقل أن يشترط إعفاءه من المسئولية، ولذا قضت محكمة النقض الفرنسية[١] «بنقض الحكم الذى يبطل شرطاً فى سند الشحن المباشر والذى به تغيير السفينة - لن يكون له سوى وصف الوكيل عن الناقل اللاحق، إذ يكون له بالنسبة لهذا الجزء من الرحلة - أن يشترط إعفاء من مسئوليته كوكيل بالعمولة الشاحن» ويلزم - على أية حال - لنفاذ هذا الشرط أن يقوم الناقل الأول بتمكين المرسل إليه من إستلام البضاعة من الناقل الثانى ومن الرجوع مباشرة عليه. أما إذا لم يمكنه من ذلك بأية وسيلة من الوسائل - كحصوله من الناقل الثانى على سند شحن باسم المرسل إليه وتسليمه لهذا الأخير - تعطل شرط الإعفاء هذا وظلت مسئولية الناقل الأول على حالها»[٢].

٥٥٠ - (٢) الدعوى ضد الناقل المتوسط:

هذا الناقل المتوسط لا يسأل إلا عن الأضرار التى تقع منه فى تنفيذ المرحلة التى يقوم بها. ولا تقبل دعوى المرسل إليه مباشرة ضده إلا إذا كان بيده سند شحن صادر من هذا الناقل المرفوع ضده الدعوى (م ٨٢، ٩٣ تجارى، ونقض مصرى ٢٣ مايو ١٩٦٣ السابق)، ولكن يمكنه أن يقاضيه على أساس المسئولية التقصيرية، ويلزمه عندئذ إثبات خطأ عليه، ويتساهل القضاء فى إثبات هذا الخطأ إذا لم يكن بسند الشحن الصادر من هذا الناقل والذى سلمه إلى الناقل السابق عليه يتضمن تحفظ خاصاً بالضرر الظاهر بالبضاعة التى تلقاها، إذ يفترض عندئذ أن الضرر أصابها وهى فى حيازته.

٥٥١ - (٣) الدعوى ضد الناقل الأخير:

الأصل أن هذا الناقل لا يسأل - كالناقل المتوسط - إلا عن خطئه الواقع فى المرحلة التى نفذها طبقاً لسند الشحن الصادر منه هو. فإذا لم يصدر

---

(١) نقض فرنسى ٢١ يونية ١٩٦٩ بحرى فرنسى ١٩٦٠ ص ٦٦١ وتعليقاً مؤيداً له فى بحرى فرنسى ١٩٦١ ص ١٦.

(٢) نقض مصرى ٢٣ مايو ١٩٦٣ مجموعة النقض السنة ١٤ صفحة ٧٣٦

سنداً خاصاً وإنما قبل تنفيذ عملية النقل على أساس أنها مرحلة داخلة في تنفيذ السند المباشر الصادر من الناقل الأول لم يكن له أن يتخلص من شروط هذا السند ولا أن يتمسك بإتفاق خاص بينه وبين الناقل السابق عليه.

ويلتزم الناقل الأخير - إذ يقوم بتنفيذ مرحلة تعد إمتداداً لما يغطيه السند المباشر - بتسليم البضاعة للمستفيد من السند المباشر، ويكفى المرسل إليه عندئذ أن يتقدم للناقل الأخير بهذا السند ويثبت أنه المستفيد منه ليكون له حق المطالبة بالبضاعة.

وبالرغم مما قدمناه من قصر مسئولية الناقل الأخير على ما وقع للبضاعة وهى فى حيازته بخطأ منه فإن القضاء الفرنسى - لاعتبارات عملية - قضى أنه يسأل أمام المرسل إليه عن كل ما أصاب البضاعة فى مراحل العملية كلها إذا طالب المرسل إليه بالأجر المستحق عن هذه المراحل، على أساس إفتراض حلوله هو محل الناقلين السابقين عليه، ويؤيد الشراح هذا الحل.

وقد أيد القضاء المصرى المختلط هذه المعانى المقدمة(١).

---

(١) فقال: يسأل الناقل الذى أصدر سند الشحن المباشر عن إلتزاماته طبقاً للقانون الذى يحكم عقده مع الشاحن. وبالتطبيق لمبدأ وحدة العقد - والذى يسرى على كل سند شحن مباشر بالرغم من تتابع عمليات النقل - تسرى الإلتزامات الناشئة عن العقد الأول ليس فقط على العمليات التى تقوم بها السفينة الأولى بل كذلك على كل نقل يقوم به الناقلون اللاحقون الذين إختارهم الناقل الأول الذى أصدر السند. ولا يغير من هذه الأحكام أن يوجد بسند الشحن المباشر شرط يجيز تغيير السفينة فى الطريق على مخاطر ومسئولية الشاحن.

،ولا تقتصر مسئولية الناقل الذى أصدر سند شحن مباشر على عمليات نقل البضاعة إلى سفينة ثانية ولا على النقل الذى تقوم به هذه السفينة الثانية، بل يشمل كذلك عمليات التفريغ فى ميناء الوصول ؛ أنظر ريبار فى مقاله بعنوان سند الشحن المباشر دورة ٥ ص ١ ،.

،ولا يمنع خلو سند الشحن الصادر من ناقل متوسط لصالح الناقل السابق عليه من شرط الأمر - لا يمنع المرسل إليه والمؤمن الذى يحل محله من الرجوع على هذا الناقل المتوسط بوصفهم حلوا محل الناقل الأول بمقتضى حوالة.

ويكون للناقل المتوسط أن يتمسك على المرسل إليه والمؤمن الذى حل محله بشروط السند الذى أصدره هو ،

إستئناف مختلط ٢٥ يناير ١٩٣٩ جازيت ٣٠ ص ٣٨٣.

٥٥٢ - وقد أقر القانون هذه المبادىء فى الصورتين :

فيبقى الناقل الذى أبرم عقد النقل الأول والذى أبرم عقد النقل مع الشاحن مسئولاً قبله عن جميع الأضرار التى تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل بأكمله .

ولا يسأل الناقل الفعلى أمام الشاحن إلا عن الأضرار التى تحدث أثناء الجزء الذى يقوم بتنفيذه من النقل ، ويكون مسئولاً عن هذه الأضرار بالتضامن مع الناقل المتعاقد أمام الشاحن ، الذى يكون له أن يقاضيه .

ولكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى التمسك بتحديد المسئولية المنصوص عليه فى الفقرة (١) من المادة ٢٣٣ من القانون ، ولا يجوز أن يزيد ما يحصل عليه طالب التعويض من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى على الحد الأقصى المنصوص عليه فى الفقرة المذكورة . (م ٢٤٣) .

أما فى حالة النقل بسند مباشر ، أى إذا كان متفقاً بين الشاحن والناقل على أن يصدر الأخير سند شحن يغطى مراحل النقل كلها من أولها لآخرها ، فتسرى الأحكام المنصوص عليها والمتقدم ذكرها ، على مسئولية الناقل الأول الذى أصدر سند الشحن المباشر وعلى مسئولية الناقلين اللاحقين له .

ومع ذلك ، وعلى خلاف الحالة الأولى ، ولأن سند الشحن صدر مباشرة من الناقل الأول وبالإتفاق مع الشاحن ، فإن الناقل الأول يبرأ من المسئولية إذا أثبت أن الحادث الذى نشأ عنه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها وقع أثناء وجودها فى حراسة ناقل لاحق .

وإذا فوضى الناقل الأول عن هلاك وقع أثناء وجود البضاعة فى حراسة ناقل لاحق جاز له إدخال هذا الناقل اللاحق فى الدعوى ليحكم عليه بتعويض ما تسبب فيه من ضرر (م ٢٤٣) .

٥٥٣ - تقول المذكرة الايضاحية تحت هذا النص :

وتصدت المادة ٢٤٣ بفقراتها الثلاث لفرضين يتولى فيهما **جملة ناقلين عملية النقل :**

تناولت الفقرتان الأولى والثانية الفرض الذى يعهد فيه الناقل الذى أبرم عقد النقل (الناقل المتعاقد) إلى ناقل آخر (الناقل الفعلى ، ويمكن

تسميته أيضا الناقل البديل) ، بتنفيذ النقل بأجمعه أو جزء منه ، ووضعتا من اجازة هذا الفصل للناقل المتعاقد دون حاجة إلى موافقة الشاحن إلا إذا اتفق على خلاف ذلك . والسؤال الذى يعرض فى هذا الفرض هو أى من الناقلين ، المتعاقد أم الفعلى ، يكون مسئولا عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها ؟ و[illegible] النص : يسأل الناقل المتعاقد عن النقل بأجمعه ولا يسأل الناقل الفعلى إلا عن الجزء من النقل الذى تولاه ، ولكنه مسئول عنه بالتضام[illegible] مع الناقل المتعاقد . وينبنى على ذلك أن طالب التعويض يستطيع ان يوجه دعواه الى الناقل المتعاقد وحده أو إلى الناقل الفعلى وحده إذا أثبت أن الضرر وقع ثناء وجود البضاعة فى حراسته ، أو إلى الناقل المتعاقد والناقل الفعلى معا بوصفهما متضامنين ، وإذا أقيمت الدعوى على الناقل المتعاقد وحده ، جاز له ادخال الناقل الفعلى فيها إذا أثبت أن الضرر وقع أثناء تنفيذ الجزء من النقل الذى تولاه هذا الناقل الأخير . وإذا دفع الناقل المتعاقد التعويض ، جاز له الرجوع على الناقل الفعلى . وتسرى على كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى أحكام تحديد المسئولية المنصوص عليها فى المادة ٢٣٣ . ولا يجوز أن يزيد ما يحصل عليه طالب التعويض منهما عن الحد الاقصى للتعويض .

وتناولت الفقرة الثالثة من المادة ٢٤٣ حالة النقل بسد شحن مباشر ، وفيها يتفق الناقل الأول الذى يصدر سند الشحن مع الشاحن على ان يتولى النقل إلى نقطة معينة ، ثم يسلم البضاعة إلى ناقل ثان لينقلها بدوره إلى نقطة لاحقة ، ثم يسلمها هذا الناقل إلى ناقل ثالث وهذا إلى رابع وهكذا بالتتابع حتى تصل البضاعة إلى مكان الوصول .ويقترب هذا الوضع من الوضع السابق حيث يوجد ناقل متعاقد وآخر فعلى ، ولكن **الفرق بينهما** أن الناقل المتعاقد فى الوضع الأول يعهد إلى الناقل الفعلى بتنفيذ النقل أو بتنفيذ النقل أو بتنفيذ جزء منه دون ترخيص من الشاحن بل ودون علمه أحياناً ، بينما لا يصدر الناقل فى الوضع الثانى سند الشحن المباشر إلا بناء عن إتفاق مع الشاحن . وأفادت الفقرة الثالثة من المادة ٢٤٣ من الشبه بين الوضعين فأجرت عليهما نفس الأحكام ، فجعلت الناقل الأول كالناقل المتعاقد- مسئولاً عن النقل بأكمله ، وقصرت مسئولية كل من الناقلين اللاحقين بما فيهم الناقل الأخير على الجزء الذى تولاه من النقل على أن يكون متضامناً فى هذه المسئولية مع الناقل الأول كما هو الشأن

بالنظر إلى الناقل الفعلى فى الوضع الآخر . ولم يستثن النص من التطابق بين الوضعين إلا أمراً واحداً ، هو تمكين الناقل الأول من نفى مسئوليته تجاه الشاحن بإثبات أن الضرر وقع أثناء وجود البضاعة فى حراسة ناقل لاحق ، وهى ميزة لا يتمتع بها الناقل المتعاقد فى الوضع الآخر ، ويفسرها الفرق الذى أشرنا إليه بين الوضعين .

المبحث السابع

دعـوى المسئوليـة

١ - أطراف الدعـوى

٥٥٤ - المـدعى :

يقوم عقد النقل البحرى بين الشاحن والناقل والرسل إليه . ولذلك فالأصل أن دعوى المسئولية عن تنفيذ هذا العقد تكون للشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل أو منه ضد أى منهما . ولكننا رأينا أن سند الشحن الذى يمثل إلتزامات الناقل ، يتضمن تعهد الناقل بوفاء إلتزاماته كناقل للمستفيد من سند الشحن ، سواء كان هو المرسل الشاحن أو شخصاً آخر تلقى السند عن الشاحن . ومن هنا كانت أهمية معرفة المستفيد من سند الشحن ، وهو يختلف بإختلاف شكل السند .

فإذا كان سند الشحن **إسمياً** فإن الحق فى المطالبة بإستلام البضاعة وبوفاء الإلتزامات الأخرى الواردة بالسند تكون للشخص المذكور اسمه فى السند ولو كان السند فى حيازة شخص آخر ، لأن السند المحرر فى هذا الشكل لا يعدو أن يكون مجرد أداة لإثبات عقد النقل ولكن حيازته وحدها لا تخول حائزه أى حق قبل الناقل . وينطبق الحكم ذاته ولو لم يكن هناك سند شحن على الإطلاق .

وإذا كان السند **اذنياً** فلا تكون الدعوى إلا للشخص المحرر السند لاذنه أو للمظهر إليه الأخير تظهيراً ينقل الحق فى السند لأنه بهذا التظهير تنتقل كل الحقوق الثابتة بالسند .

وأما إذا كان السند **لحامله** فإن الدعوى تكون لحامل السند ، دون شرط آخر .

ولا عبرة بكون المستفيد من السند مالكاً للبضاعة أو غير مالك لها .

ولكن كثيراً ما يكون المستفيد ـ على النحو المتقدم ـ ليس هو المرسل إليه الحقيقى ، بأن يكون الشخص المستفيد ، أى الوارد اسمه بالسند أو المظهر إليه ، وكيلاً عن صاحب الشأن الأصلى فى عقد النقل ، فهل يجوز للمرسل إليه الحقيقى أن يرفع الدعوى على الناقل باعتباره المضرور الحقيقى ؟ المسألة خلاقية .

وقد حكمت محكمة النقض الفرنسية فى حالة السند الاسمي بقبول دعوى المرسل إليه الحقيقى متى كان السند يكشف بذاته عن أن الشخص المذكور بالسند ليس إلا وكيلاً عن المرسل إليه الحقيقى ، وحكم بذات الحل إذا كانت صفة المرسل إليه المذكورة فى السند ـ كوكيل ـ تبدو من حرفته كوكيل بالعمولة للنقل . وقد حكم بذات المعنى كذلك بالنسبة للسند الاذنى .

٥٥٥ ـ ولكن هل تقبل الدعوى من الشاحن على الناقل إذا لم يكن بيد الشاحن سند الشحن فلم يكن هو المستفيد منه ولم يظهره المستفيد إليه ؟ كانت هذه المسألة محل جدل ، ورفضت محكمة النقض الفلانسية هذه الدعوى بحجة أن الدعوى لا تقبل إلا من حامل سند الشحن ، مما أثار ثائرة الشراح والمعلقين الذين رأوا فى هذا الحل إهدارا للاعتبارات العملية[1] ، فى قضية خلاصتها أن البضاعة التالفة لم تسلم إلى المرسل إليه ، وأعيدت إلى الشاحن الذى تحمل نفقات إصلاحها وعودتها وإعادة إرسالها ، فقضى بالحكم الذى عرض على الدوائر المجتمعة أن الشاحن وحده الذى أخبر عنه المرسل إليه ونزل عن مقاضاته ، له مصلحة فى مقاضاة الناقل ، وبالتالى فإن المؤمن الذى حل محله كانت له مصلحة كذلك ، وتكون دعواه ضد الناقل بقبوله ، وقد أشارت الدوائر المجتمعة فى حكمها إلى المرسل إليه بوصفه طرفاً دائناً فى عقد النقل[1] ، [2] .

---

(١) نقض ٧ ابريل ١٩٨٧ ، بحرى فرنسى ١٩٨٧ ـ ٤١٧ تعليق R.A. بوناسيس فى بحرى فرنسى ١٩٨٨ ص ١٥٣ ، بحرى فرنسى ١٩٨٩ ص ١٦٥ نقض ٢٥ يونية ١٩٨٥ J.C.P. ١٩٨٥ ـ ٢ ـ ٢٠٥٩٢ تعليق بستيل ديبورد .

لكن المسألة إنتهت بحكم الدوائر المجتمعة فى ٢٢ ديسمبر ١٩٨٩ (بحرى فرنسى ١٩٩٠ ص ٢٩ تعليق بوناسيس .

(٢) وحكمت محكمة النقض الفرنسية بقبول دعوى شركة ضد الناقل البحرى . وكانت الشركة غير حائزة لسند الشحن ولكن حيازتها لم تكن محل منازعة جدية والدعوى كانت بتعيين خبير لتحقيق حالة البضاعة ، على أساس ان هذا الإجراء لا يمس موضوع النزاع (١٤ فبراير ١٩٨٩) .

٥٥٦ - والغالب الأعم فى التجارة البحرية، أن يكون الشاحن أو المرسل إليه مستأمناً على البضاعة لدى شركة من **شركات التأمين** تلتزم تعويضه فى حالة إصابة البضاعة بضرر ناشىء عن تنفيذ عقد النقل، (م ٣٧١) لذلك يمكن أن يثور السؤال لمعرفة ما إذا كانت دعوى الشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل تظل مقبولة رغم سبق تعويضه بواسطة المؤمن عن الضرر الذى يطالب الناقل بتعويضه.

نرى على أنه لا مانع إطلاقاً من رفع الدعوى على الناقل بعد حصول الشاحن على تعويض ما أصابه بفعل الناقل لاختلاف أساس كل منهما[1].

والغالب عملاً أن ينص فى عقد التأمين على حلول المؤمن محل المستأمن فى حقوقه قبل الغير مرتكب الضرر[2]، وعلى إلزام المستأمن بالعمل على حفظ هذه الحقوق وحفظ الدعاوى التى تضمنها لكى يفيد منها

---

(١) «متى كان حق المؤمن فى الرجوع بالتعويض على المسئول لم ينتقل إلى شركة التأمين ولم تحل محل المستفيد فيه، فإن هذا الحق يبقى كاملاً للمستفيد، ومن ثم يجوز له أن يجمع بين ذلك التعويض ومبلغ التأمين لاختلاف أساس كل منهما».

(نقض ١٧ نوفمبر ١٩٧٢ مج ٢٤ ص ١١٠١)،

(١ يناير ١٩٥٩ مج ١٠ ص ١٤).

فى الدعوى قيل انه لا يجوز للشاحن الجمع بين مبلغ التأمين الذى استأداه من شركة التأمين وبين التعويض لأن الضرر الواحد لا يجوز تعويضه مرتين، غير أن الحكم المطعون فيه قال تبريراً لقضائه أن وفاء الشركة بمبلغ التأمين للمؤمن له ليس إلا وفاء لدين له استحق فى ذمتها بموجب عقد التأمين مقابل ما دفعه لها من أقساط فلا يفيد من ذلك المسئول عن الضرر لأنه يعتبر من الغير بالنسبة لهذا العقد، وأيدت محكمة النقض فى حكم ١٩٧٣ ما سبق لها قوله فى حكم ١٩٥٩، من انه لا مجال لتأسيس حق شركة التأمين فى الرجوع على الغير الذى تسبب بفعله فى وقوع الخطر المؤمن منه على الحلول الاتفاقى لأن وفاء الشركة بمبلغ التأمين ليس إلا تنفيذاً لإلتزامها تجاه المؤمن له بينما يقتضى الرجوع بدعوى الحلول ان يكون الموفى قد وفى الدائن بالدين المترتب فى ذمة المدين لا بدين مترتب فى ذمته هو، وإلى أنه لا مجال كذلك لاقامة ذلك الحق على اساس من الحوالة الحاصلة بين شركة التأمين والمؤمن له لتخلف شرط إنعقادها وهو رضا المدين بها كتابة عملا بنص المادة ٣٤٩ من القانون المدنى القديم الذى يحكم واقعة الدعوى.

(٢) انظر نقض ١٢ مايو ١٩٧٤ مجموعة النقض ٢٥ ص ٨٥٩.

وقد حكم أنه:

«إذ كان يبين من وثيقة التأمين على البضاعة المنقولة بحراً ان المستأمن قد وافق بمقتضى الوثيقة على أن تحل شركة التأمين - بما تدفعه عن الخسائر والأضرار - بمقتضى هذه الوثيقة - محله فى جميع الدعاوى والحقوق التى لها قبل الغير المسئول فمفاد ذلك أن المستأمن قد خول حقه فى التعويض عن الضرر قبل المسئول إلى شركة التأمين، مما لا يجوز معه للمستأمن ان يجمع بين مبلغ التعويض ومقابل
=

المؤمن ، ولذلك إذا حاول الناقل التمسك بعقد التأمين إلتزم بالدفع للمؤمن بدلاً من الدفع للشاحن المستأمن ، وبذلك لن تكون له مصلحة فى مناقشة الشاحن رافع الدعوى ، كما أنه من جهة أخرى يمتنع عليه أن ينكر على الشاحن مصلحته فى الدعوى ، لأنه حتى على فرض إنعدام مصلحته بسبب سبق جبر الضرر فإن له مصلحة فى المحافظة على حقوق المؤمن ، لأن فى هذا وفاء بإلتزام عليه ناشىء من عقد التأمين (أنظر المادة ٣٧١ بحرى التى تقول يحل المؤمن محل المؤمن له فى جميع حقوقه التى نشأت بمناسبة الأضرار التى يشملها التأمين فى حدود التعويض الذى دفعه) .

يستوى أن تكون الحوالة سابقة على وقوع الحادث المؤمن منه[1] أو لاحقة عليه .

= التأمين والإستحال تنفيذ ما اتفق عليه بالمشارطة من رجوع شركة التأمين على الناقلة وهى المسئولة عن الضرر » .

نقض ٢٩ ابريل ١٩٧٤ مج ٢٥ ض ٧٤٩ .

وقد تكون الحوالة شفوية ، ولا يلزم أن يكون التعويض قد دفع للمستأمن فعلا (نقض ١٩٧٤/٥/٢٢ مجموعة النقض ٢٥ ص ٨٥٩) .

وأنه : « إذا كان الثابت أن الطاعنة - وهى شركة التأمين - اقامت الدعوى طالبة إلزام المطعون عليها - بوصفها مسئولة عن الضرر المؤمن منه - بما دفعته الشركة إلى المستأمنين ، وإستندت فى مطالبتها إلى شرط الحلول الوارد فى وثيقة التأمين ، وإذا كان هذا الشرط فى حقيقته حوالة حق إحتمالى مشروطة بتحقق الخطر المؤمن منه ، فإنه يكون خاضعاً لأحكام حوالة الحق فى القانون المدنى وهى لا تستوجب لانعقاد الحوالة رضا المدين ، وترتب عليها - بالنسبة للحقوق الشخصية - إنتقال الحق المحال به من المحيل إلى المحال له بمجرد إنعقاد العقد . ولما كانت الحوالة الثابتة فى وثيقة التأمين قد تمت باتفاق طرفيها عليها ، وكان الخطر المؤمن منه ، وهو حصول عجز أو تلف وعواريه فى الرسالة المؤمن عليها ، قد وقع فعلاً ، فقد زال عن الحق المحال صفته الاحتمالية واضحى وجوده محققاً وإنتقل من ثم إلى شركة التأمين . وإذا كان مؤدى ما سلف أن الحق فى الرجوع على المسئول عن الضرر قد إنتقل إلى الطاعنة بمقتضى الحوالة الثابتة فى وثيقة التأمين ، وكان إنتقال هذا الحق - على ما سلف القول - غير معلق على الوفاء بالتعويض ، فإن الدعوى تكون قد أقيمت من ذى صفة . ويكون الحكم المطعون فيه وقد خالف هذا النظر وإنتهى إلى أن الطاعنة حين رفعت دعواها لم يكن لها ثمة حق فى رفعها بسبب وفائها اللاحق بالتعويض ، يكون قد أخطأ فى تطبيق القانون .

نقض ١٢ مايو ١٩٧٤ مج ٢٥ ص ٨٥٩ .

(١) « وحيث أن مما تنعاه الطاعنة فى باقى أسباب الطعن على الحكم المطعون فيه الخطأ فى تطبيق القانون وفى بيان ذلك تقول ان حوالة الحقوق المستقبلة والتعامل فيها جائز قانوناً فيكون لشركة التأمين أن تتلقى الحق من المستأمن ولو لم يكن الضرر المؤمن منه قد تحقق بعد . وقد تضمنت وثيقة التأمين المقدمة فى هذه الدعوى شرطاً يخولها الحق فى الحلول محل الشركة المستأمنة فيما يكون لها من دعاوى وهو شرط صحيح ويتعين اعمال احكامه من غير حاجة إلى سند آخر مستقل لينعقد به =

وبالعكس لا يصلح للمطالبة بالتعويض عن البضائع الهالكة الإدعاء بالحوالة من المستفيد من سند الشحن إذا كانت وثيقة التأمين قد أبرمت بعد وصول البضاعة لأنها تكون باطلة طبقاً للمادة ٣٥٠ بحرى ، ولا يكون للمرسل إليه حق منها يحيل شركة التأمين به على الناقل .

ويجب لقبول الدعوى أن ترفع من الحامل الشرعى لسند الشحن ، فلا تقبل من مجرد حامل لنسخة من سند الشحن مدوّن بها أنها غير قابلة للتداول ، ولا من مظهر إليه تظهيراً ناقصاً لحساب نفسه ، ولا ممن يتمسك بسند شحن ليس عليه توقيع الربان أو وكيله .

وفى **البيع سيف (أو البيع فوب)** تنتقل ملكية البضاعة إلى المشترى من وقت (شحنها) ويكون **هو** صاحب الحق فى المطالبة بتعويض أى عجز فيها ، فلا تقبل الدعوى من شركة التأمين بناء على حوالة حق صادرة من البائع .

=

الحلول وإذ كان هذا الشرط قائماً منذ تاريخ وثيقة التأمين وكانت الطاعنة قد تمسكت به أمام المحكمة فإن إهداره بدعوى أنه لا يجدى ، المستأنفة ، التمسك به طالما لم تقم بالوفاء بالتعويض إلا فى تاريخ لاحق لتقديم عريضة الدعوى لقلم المحضرين وأنها حين رفعت دعواها لم يكن لها ثمة حق فى رفعها يكون من الحكم خطأ فى تطبيق القانون .

وحيث أن هذا النعى صحيح ، ذلك أنه يبين من مدونات الحكم المطعون فيه وسائر الأوراق أن الطاعنة ـ وهى شركة التأمين ـ أقامت هذه الدعوى طالبة إلزام المطعون عليها الأولى بوصفها مسئولة عن الضرر المؤمن منه ـ بما دفعته للشركة المستأمنة ، وإستندت فى مطالبتها إلى شرط الحلول الوارد فى وثيقة التأمين وإذا كان هذا الشرط فى حقيقته **حوالة حق إحتمالى مشروطة بتحقق الخطر المؤمن منه** فإنه يكون خاضعاً لأحكام حوالة الحق فى القانون المدنى وهى لا تستوجب لانعقاد الحوالة رضاء المدين وترتب عليها ـ بالنسبة للحقوق الشخصية ـ إنتقال الحق المحال له من المحيل إلى المحال له بمجرد إنعقاد العقد . ولما كانت الحوالة الثابتة فى وثيقة التأمين قد تمت بإتفاق طرفيها عليها وكان الخطر المؤمن منه وهو حصول عجز وتلف وعوار فى الرسالة المؤمن عليها قد وقع فعلاً فقد زال عن الحق المحال صفته الاحتمالية واضحة وجوده محققاً وانتقل إلى شركة التأمين الطاعنة ، وإذ كان مؤدى ما سلف أن الحق فى الرجوع على المسئول عن الضرر قد إنتقل إلى الطاعنة بمقتضى الحوالة الثابتة فى وثيقة التأمين وكان إنتقال هذا الحق على ما سلف القول **غير معلق على الوفاء بالتعويض** ، فإن الدعوى تكون قد إقيمت من ذى صفة ويكون الحكم المطعون فيه وقد خالف هذا النظر وانتهى إلى الطاعنة حين رفعت دعواها لم يكن لها ثمة حق فى رفعها بسبب وفائها اللاحق بالتعويض يكون قد أخطأ فى تطبيق القانون بما يستوجب نقضه فى هذا الخصوص .

وحيث أن محكمة الإستئناف بقضائها بعدم قبول الدعوى بالنسبة للمطعون عليها الأولى قد حجبت نفسها عن نظر الموضوع ، فإنه يتعين مع النقض الإحالة ، .

(الطعن رقم ٢٨٨ سنة ٣٨ ق جلسة ١٩٧٤/٥/١٢ س ٢٥ ص ٨٥٩) .

٥٥٧ - المدعى عليه :

ترفع دعوى المسئولية عن تنفيذ عقد النقل على الناقل البحرى بوصفه كذلك ، ويجوز أن ترفع على الربان بصفته وكيلاً عن الناقل لأن الربان يمثل المجهز فى التقاضى .

ولا يجوز إختصام التوكيل الملاحى مباشرة حيث أنه لا يتمتع بشخصية قانونية مستقلة بل يجب أن تختصم الشركة التى يتبعها هذا الوكيل ، فترفع الدعوى على هذه الشركة بوصفها الوكيلة عن الناقل ولا ترفع عليها بصفتها مسئولة مباشرة عن تنفيذ عقد النقل كما يجوز إختصام الربان (م ٩٩ و ١٤٤) .

٢ - أوراق الدعوى :

٥٥٨ - ومن المستقر أن الربان يمثل المجهز قانوناً أمام القضاء ، فتقبل الدعوى ضد المجهز على الربان فى كل ما يتعلق بالسفينة والرحلة دون حاجة لذكر صفته أى أن المقصود مقاضاة المجهز ، ويصير تنفيذ الحكم ضد المجهز فى شخص الربان . وقد سبق أن تعرضنا لهذه المسألة عند دراسة الربان . تقول المادة ٩٩ ، يعتبر الربان النائب القانونى عن المجهز ويمثله أمام القضاء ، وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة . فتقبل الدعاوى ضد المجهز ومنه فى هذا الخصوص على الربان ، ويقطع التقادم بالإعلانات الموجه إليه فيعتبر موجهاً إلى المجهز . ولا تثبت للربان صفة النائب القانونى عن المجهز إلا فى المكان الذى لا يوجد فيه المجهز **أو وكيل عنه** ، ولا يحتج بوجود المجهز أو وكيله قبل الغير إلا إذا كان الغير يعلم ذلك ، وهذا القيد خاص بنيابة الربان عن المجهز ولا يمتد إلى تمثيله أمام القضاء[1] .

ويثور السؤال فى حالة تأجير السفينة حول معرفة مجهزها وهل هو المالك أم المستأجر ، أى من هو الشخص الذى يمثله الربان قضاء ، وتقول المادة ٧٨ فى تعريف المجهز أنه هو من يقوم بإستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكاً أو مستأجراً لها ويعتبر المالك مجهزاً حتى يثبت غير ذلك .

---

(١) راجع ما تقدم فى دراسة معاونى الناقل .

والمسألة خلافية ، ولكن بصفة عامة فى الإيجار بالرحلة يكون الربان تابعاً للمجهز المالك الذى لا يتخلى عن إدارة السفينة ، وفى الإيجار بالرحلة وفى إيجارها عارية يكون المجهز هو المستأجر الذى تنتقل إليه إدارتها التجارية على الأقل (م ١٦١ و ١٧٤) .

كذلك يعتبر وكيل السفينة نائباً عن المجهز فى الدعاوى التى تقام منه أو عليه فى مصر ، كما يعد موطن وكيل السفينة موطناً للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية (م ١٤٤) .

٣ - الإختصـــاص :

٥٥٩ - ترفع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحرى أمام المحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانون المرافعات (م ٢٤٥ بحرى) ، وتقول المادة ٥٥ مرافعات أنه فى المواد التجارية يكون الإختصاص لمحكمة المدعى عليه .

« وعنى المشروع تنظيم الإختصاص بالدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحرى ، سواء كانت من المرسل إليه أو المؤمن أو الشاحن ضد الناقل أو منه ضد أى منهما ما دامت ناشئة عنه . فقال أنها أولاً من إختصاص محكمة المدعى عليه أو المحكمة التى تم الاتفاق ونفذ كله أو بعضه فى دائرتها أو المحكمة التى يجب تنفيذ الاتفاق فى دائرتها (م ٢٤٥ بحرى و ٥٥ مرافعات) » .

ويجوز أيضاً حسب إختيار المدعى أن ترفع الدعاوى المذكورة إلى المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو الميناء الذى حجز فيه على السفينة ، والمقصود شحن البضائع المنقولة موضوع الدعوى أو تفريغها أو التى حجز على السفينة من أجل الوفاء بتعويضها .

وهذه هى فكرة إختصاص « المحطات الرئيسية » التى أقرها القضاء لأسباب عملية بالنسبة للاختصاص فى الدعاوى على شركات السكة الحديد وشركات التأمين فى فرنسا[1] تيسيراً على المرسل إليهم .

---

(١) روديير جـ٢ رقم ٧١٧ .

ويقع باطلاً كل إتفاق، سابق، على قيام النزاع يقضي بسلب المدعي الحق في هذا الاختيار أو تقييده (أما بعد قيام النزاع فالإتفاق صحيح لإنتفاء نقطة ضغط أحد الطرفين على الآخر) (م ٢٤٥).

ويقتصر تطبيق هذا النص على الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بحراً، فلا يحكم الدعاوى الناشئة عن غير هذا العقد أو عن المسئولية التقصيرية (م ٢٤٥ بحرى).

٥٥٩ - وقد قضت المادة ٢٤٦ على جواز **الاتفاق على التحكيم**، فقد قالت إنه إذا إتفق في عقد نقل البضائع بالبحر على إحالة الدعوى الناشئة عنه إلى التحكيم، وجب إجراء التحكيم حسب إختيار المدعي في دائرة المحكمة التي يقع بها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو في موطن المدعى عليه أو في مكان إبرام العقد **بشرط** أن يكون للمدعي عليه في هذا المكان مركز رئيسي أو فرع أو وكالة أو في المكان المعين في إتفاق التحكيم أو في دائرة المحكمة التي يقع فيها الميناء الذي حجز على السفينة.

وهنـاك قيـدان على ذلك:

١ - يقع باطلاً كل إتفاق سابق على قيام النزاع يقضي بسلب المدعي الحق في هذا الإختيار أو تقييده (م ٢٤٦).

٢ - وفي حالة الإتفاق على إحالة الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر إلى التحكيم يلتزم المحكمون بالفصل في النزاع على مقتضى الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون بشأن العقد المذكور، ويقع باطلاً كل إتفاق سابق على قيام النزاع يقضي باعفاء المحكمين من التقيد بهذه الأحكام.

- ويرجع في تقرير صحة **شرط التحكيم** وفي ترتيبه لآثاره إلى قانون البلد الذي إتفق على إجراء التحكيم فيه.

٥٥٨ - وإذا كان سند الشحن يحيل إلى مشارطة الإيجار وكانت تتضمن شرط التحكيم فإنه يحتج بهذا الشرط على المرسل إليه باعتباره طرفاً ذا شأن في عملية النقل يتكافأ مركزه حينما يطالب بتنفيذ عقد النقل

ومركز الشاحن وأنه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به هذا الأخير ومنذ إرتباط الأخير ومن ثم يلتزم بشرط التحكيم الوارد فى سند الشحن باعتباره فى حكم الأصيل .

ولا يلزم شرط التحكيم إلا أطرافه ، فالشروط الوارد فى عقد البيع لا تلزم أياً من طرفى النقل .

ولا يلزم تعيين أشخاص المحكمين فى الاتفاق على التحكيم ، أى فى عقد النقل ، وإنما أوجب القانون ذكر أسمائهم فى مشارطة التحكيم بعد ما يثور النزاع الداعى إلى التحكيم . وأجاز أن يكون التحكيم فى الخارج على يد محكمين أجانب على ما ذهبت إليه محكمة النقض .

وقد حكمت محكمة النقض فى (الطعن رقم ١٢٥٩ لسنة ٤٩ ق جلسة ١٩٨٣/٦/١٣) بالمبدأيين التـاليين :

١ - لما كان الثابت أن شرط التحكيم المدرج فى سند الشحن قد نص على أن يحال أى نزاع ينشأ عن هذا السند إلى ثلاثة محكمين فى « مرسيليا » وكان المشرع قد أقر الاتفاق على إجراء التحكيم فى الخارج ولم يرد فى ذلك ما يمس النظام العام ، فإنه يرجع فى شأن تقرير صحة شرط التحكيم وترتيبه لآثاره إلى قواعد القانون الفرنسى باعتباره قانون البلد الذى إتفق على إجراء التحكيم فيه طبقاً لما تقضى به المادة ٢٢ من القانون المدنى بشرط عدم مخالفة تلك القواعد للنظام العام فى مصر .

٢ - مناط إستبعاد أحكام القانون الأحنبى الواجب التطبيق - وفق المادة ٢٨ من القانون المدنى - هو أن تكون هذه الأحكام مخالفة للنظام العام فى مصر أى متعارضة مع **الأسس** الإجتماعية أو السياسية أو الإقتصادية أو الخلقية فى الدولة مما يتعلق بالمصلحة العليا للمجتمع بما لا يكفى معه أن تتعارض مع نص قانونى آمر ، وكانت المادة ٥٠٢/٣ من قانون المرافعات بما اشترطته من وجوب بيان أسماء المحكمين فى مشارطة التحكيم أو فى إتفاق مستقل لا تتعلق بالنظام العام على النحو السالف بيانه فإن مخالفتها لا تنهض مبرراً لاستبعاد تطبيق القانون الأجنبى الواجب التطبيق .

- والاتفاق على تطبيق قانون أجنبى ينصرف إلى المسائل الموضوعية، أما إجراءات الدعوى ومواعيدها، فهذه ينطبق عليها قانون القاضى المرفوعة أمامه الدعوى طبقاً للمادة ٢٢ مدنى[١].

- وكذلك الإحالة إلى تطبيق قانون بلد تتضمن قواعد معاهدة بروكسل، كالقانون الانجليزى وطبقاً للمادة ١٩ مدنى وتتعلق بالقواعد الموضوعية. ويسرى عليها القانون الأجنبى. أما المادة ٢٢ فمتعلقة بمسائل الإختصاص وجميع المسائل المتعلقة بالإجراءات ويطبق بشأنها قانون القاضى، إلا إذا إتفق صراحة على إستبعادها وتطبيق القانون الأجنبى فيما يتعلق بالإجراءات والمواعيد.

---

(١) وحيث أن المقرر قانوناً أن مكان التحكيم يعتبر عنصراً أساسياً فى عقود التحكيم فى المنازعات ذات العنصر الأجنبى - وإن الإتفاق على تحديد مكان معين لإجراء التحكيم فيه يعنى الإتفاق على الخضوع لأحكام القانون فى البلد الذى يجرى فيه التحكيم.

وحيث أنه ثابت أنه قد إتفق على إجراء التحكيم فى الإسكندرية فذلك يعنى خضوع الاتفاق لإجراء التحكيم للقانون المصرى.

وحيث أن قانون المرافعات المصرى قد نص فى المادة ٥٠٢ منه على أن:

• وإذا تعدد المحكمون وجب فى جميع الأحوال أن يكون عددهم وتراً وإلا كان التحكيم باطلاً، وبمراعاة ما تقضى به القوانين الخاصة يجب تعيين أشخاص المحكمين فى الاتفاق على التحكيم أو فى إتفاق مستقل.

وحيث أن البطلان الناشىء عن مخالفة ذلك هو بطلان متعلق بالنظام العام (نقض جلسة ٢٠ ديسمبر سنة ١٩٣٤ طعن ٨٨ سنة ٣ ق مجموعة ٢٥ سنة جزء أول صفحة ٣٩٧).

وحيث إنه لما كان شرط التحكيم المشار إليه والوارد فى مشارطة الإيجار بمقتضى الإحالة إليه فى سند الشحن وباعتباره من شروط سند الشحن (محكمة النقض طعن ٤٥٠ سنة ٤٠ ق جلسة ٥ مارس سنة ١٩٧٥) قد جعل التحكيم على يد إثنين اى ان عدد المحكمين ليس وتراً، فإن من شان ذلك بطلان التحكيم. كما أنه لم يتم تعيين أشخاص المحكمين فى ذات الاتفاق أو فى إتفاق مستقل - إذ لم يقدم للمحكمة إتفاق مستقل بتعيين أشخاص المحكمين - ولما كان تخلف تعيين المحكمين يعيب شرط التحكيم ويبطله أيضاً.

وحيث انه يكون الأمر احد إحتمالين الأول إتفاق المحكمين - وهما إثنان - فهذا باطل كما سبق البيان. والثانى إختلافهما وإختيارهما لمحكم آخر وهذا أيضاً باطل لأنه لايجوز توكيل بعض المحكمين فى المشارطة فى تعيين آخرين من بعد (نقض جلسة ٢٠ ديسمبر سنة ١٩٣٤ المشار إليه). إسكندرية تجارى جزئى دائرة ٢ فى ١٤/٢/١٩٨٠.

٤ - إنقضاء الدعاوى الناشئة من عقد النقل :

٥٦٠ - ١ - لا تستحق أى تعويضات عن الضرر الناتج عن التأخير فى تسليم البضائع إذا لم يخطر طالب التعويض (أياً كان) الناقل، كتابة، بالتأخير، خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم. (م ٤/٢٤٠).

وهذا التاريخ يتحدد طبقاً للفقرة الثانية من المادة ٢٤٠، فهى تقول يعتبر الناقل قد تأخر فى التسليم إذا لم يسلم البضائع فى الميعاد المتفق عليه أو فى الميعاد الذى سلمها فيه الناقل العادى فى الظروف المماثلة إذا لم يوجد إتفاق. فمعيار التأخير هو معيار موضوعى ينظر فيه إلى ظروف ناقل مماثل لا إلى ظروف الناقل المدعى عليه.

فالمقصود هو الناقل العادى متوسط الحرص إذا وجد فى ظروف مماثلة. والضابط مادى ليست العبرة فيه بظروف الناقل الشخصية وإنما بظروف النقل.

ولا محل لإخطار الناقل ولا لمطالبته بالتعويض قبل أن يعتبر متأخراً، فإذا اعتبر كذلك انفتح أمام طالب التعويض ميعاد ستين يوماً، يمتنع بعدها مطالبته بشىء.

وميعاد الستين يوماً مقرر لقبول الدعوى، فلا يقبل إنقطاعاً ولا إيقافاً فهو دفع بعدم قبول الدعوى، كما تقول المذكرة الإيضاحية.

٢ - تنقضى الدعاوى الأخرى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر بمضى سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذى كان يجب أن يتم التسليم فيه.

ويسرى هذا التقادم على كل الدعاوى الناشئة عن عقد النقل، أى من وقت أخذ الناقل البضاعة فى عهدته حتى تسليمها لصاحب الحق فى الإستلام، وعلى الدعاوى التى يرفعها الناقل على الشاحن أو المرسل إليه ما دامت ناشئة عن العقد. ولا تسرى على الدعاوى الناشئة عن غير حق النقل أو على أى أساس آخر.

«وتكلمت المادة ٢٤٤ فى **إنقضاء الدعوى** الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر، ووضعت فى هذا الصدد المبدأين التاليين:

١ - مدة الإنقضاء سنتان تسريان من تاريخ تسليم البضاعة إن كان هناك تسليم، ومن التاريخ الذى كان يجب أن يتم فيه التسليم إذا هلكت البضاعة. ويرجع فى تعيين هذا التاريخ الأخير إلى الفقرة الثانية من المادة ٢٤٠ . والمقصود من تقصير مدة الإنقضاء فى هذا المجال تصفية عملية النقل بأسرع وقت مستطاع لكيلا تتراكم الدعاوى.

٢ - يشمل هذا الإنقضاء كل دعوى تستند إلى حق ينشئه عقد نقل البضائع بالبحر. فلا يقتصر على دعاوى المسئولية وحدها، ولا على دعاوى المسئولية عن الاضرار التى تقع خلال الفترة التى حددتها المادة ٢٢٧ دون غيرها، وعلى الدعاوى التى توجه إلى الناقل وحده، وإنما ينصرف إلى كل دعوى تنشأ عن عقد النقل، كالدعوى التى يقيمها الناقل على الشاحن أو على المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل أو بالتعويض عن الضرر الذى أحدثته البضاعة للسفينة أو للبضائع الأخرى».

المذكرة الإيضاحية:

٥٦١ - والعبرة هى بتمام التسليم، فإذا استطال عدة أيام بدأت مدة السنتين من تاريخ نهايته، وإذا لم يحصل تسليم سرى من التاريخ الذى كان يجب أن يتم فيه، طبقاً للمعيار الوارد بالمادة ٢/٢٤٠ .

ويجب أن يحصل تسليم البضاعة للمرسل إليه بأن توضع تحت تصرفه مادياً فى المكان المتفق على تسليمها فيه، وبطريقة تسمح له أن يفحصها وأن يحتج لو اتضح له تلف فيها، هذا التسليم الفعلى réception يختلف عن التسليم بمعنى livraison الذى يجب أن يتم طبقاً لشروط العقد لينهى مسئولية الناقل، فالتسليم المقصود فى هذا المقام، معناه أن تقدم البضاعة مادياً للمرسل إليه أو لنائبه بطريقة تمكن له من فحص البضاعة مادياً، لذلك لا يعتبر أن البضاعة قد سلمت:

١ - إذا وضعت البضاعة على صنادل طبقاً لشروط العقد - ولكن لم يتقدم المرسل إليه لإستلامها.

٢ - إذا وضعت البضاعة فى مخازن الجمرك لحساب المرسل إليه وكان منصوصاً فى سند الشحن أن التسليم بهذه الكيفية يضع حداً لمسئولية الناقل فإنه لا يعتبر تسليماً[١].

٣ - إذا نص فى العقد على أن مسئولية الناقل تنتهى بإستلام أمين السفينة للبضاعة على ظهر السفينة فإن هذا الاستلام-وإن أعفاه من المسئولية-لا يعد تسلماً حسب المادة ٢٤٤ بحرى[٢].

٤ - وبالمثل، لا يعتبر التسليم الحكمى أو الرمزى الذى يحصل بتسليم السند الذى يمثل البضاعة.

ويلاحظ أنه لا بد أن يكون التسليم حاصلاً للمرسل إليه أو لوكيله، فلا يعد تسليماً إنقاذ البضاعة وتسليمها للإدارة أو للقنصل فى الخارج[٣]أو الجمارك كما تقدم[٣].

---

(١) حكم بأنه «ليس على المرسل إليه ان يثبت خطأ الناقل بل على هذا الأخير أن يدفع المسئولية بأحد الأسباب المعفية منها والمنصوص عليها قانونا.

وما احتج به النقل من تسليمه البضاعة **اليمصلحة الجمارك**وعدم توجيه إحتجاج إليه من المرسل إليها عن العجز لا يرفع عنه المسئولية ما دام ثبت ذلك العجز من شهادة مصلحة الجمارك التى استلمت البضاعة نيابة عن الشركة المرسل إليها وإكتشف العجز قبل تسليمها إلى المرسل إليه إذ من المقرر ان الناقل يبقى مسئولا عن البضاعة إلى أن يصير تسليمها فعلاً إلى صاحبها».

إسكندرية التجارية الجزئية ٢٨ مايو ١٩٥٩ المحاماة ٦١ - ٩١.

(٢) وقد تقدم ان شرط التسليم **تحت الروافع** المنصحوب بشرط **التفريغ التلقائى** يعطى الربان سلطة تفريغ البضاعة من تلقاء نفسه إذا لم يتقدم المرسل إليه لإستلامها فوراً ويكون له أن يعهد بها إلى مقاول التفريغ. فإعطاء البضاعة للمقاول على هذا النحو يعتبر تسليماً منهياً لعقد النقل بشرط ان يكون المقاول مفوضاً من الشاحن أو المرسل إليه فى الإستلام وبيده سند الشحن، وتبدأ المدة المنصوص عليها فى المادة ٣٧٤ بحرى من تاريخ هذا الإستلام.

(٣) وإنما يلزم ان يكون التسليم حاصلاً **بعد تمام الرحلة**، بمعنى انه إذا سحب المرسل إليه البضاعة فى الطريق بسبب غرق أو حادث بحرى فإن المادة (٢٧٤) لا تنطبق.

إستئناف إسكندرية ١٢ يولية ١٩٥٦ المحاماة السنة السابعة والثلاثين ص ٧٢٠.

وقد حكمت **محكمة النقض المصرية** بإعتبار رفض المرسل إليه الاستلام بمثابة الإستلام الذى يبدأ به سريان التقادم فى معنى المادة ١٠٤ (تجارى) التى تقضى بسريانه من يوم تسليم البضاعة لأن إشتراط التسليم الفعلى يؤدى فى حالة رفض المرسل إليه إستلام البضاعة بعد عرضها عليه إلى إطالة مدة التقادم وبقاء مسئولية الناقل معلقة ومرهونة بمشيئة المرسل إليه وخو مايخالف قصد المشرع.

نقض مصرى ٣٢ مايو ١٩٦٨ مجموعة النقض السنة ١٩ ص ١٠٠٢.

ولا يسرى التقادم كلما وجد مانع يتعذر معه على الدائن أن يطالب بحقه ولو كان المانع أدبياً .

وينقطع سريان المدة بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول ، أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة ، أو يندب خبير لتقدير الأضرار . (م ٢/٢٤٤ بحرى) .

وينقطع كذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة فى القانون المدنى ، بأسباب أخرى ، منها :

وهو ينقطع بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة ، وبالتنبيه وبالحجز ، (م ٣٨٢ ، ٣٨٣ مدنى) .

وينقطع كذلك الإقرار بحق الطالب ، إقراراً صريحاً أو ضمنياً (م ٣٨٣ مدنى) .

وإذا إنقطع التقادم بدأت مدة جديدة تبدأ من وقت إنتهاء الأثر المترتب على سبب الإنقطاع (م ٣٨٥ مدنى) .

ولكن يلزم أن يكون الاعتراف قاطعاً فى معناه[١] ، ولذلك حكم أن عرض الناقل تعويضاً على سبيل الترضية ورغبة فى المحافظة على عملائه وإعلانه أنه لن يقبل أى تسوية أخرى إذا رفض العميل فإن ذلك لا يقطع التقادم .

= ونلاحظ أن الجمرك لا يعتبر وكيلاً عن المرسل إليه . الجمرك لا يتصرف بمقتضى عقد النقل ولكن بمقتضى نص القانون ، (نقض ١٩٧٦/٦/٢١ ص ١٣٨٤ ، ١٩٥٥/١٢/٨ المجموعة ص ١٥٤٥ : ٧ ديسمبر ١٩٨١ . ومتى فرغت البضاعة فى مخازن الجمرك فإن الجمرك يباشر عملاً من واجب الربان وهو تسليم البضاعة للمرسل إليه مقابل سند الشحن .

كذلك لا يعتبر **الجهاز الذى يقوم بالتفريغ بمقتضى إحتكار** كما هو الحال فى مصر - أنه وكيل المرسل إليه بل مهمته هى تفريغ البضاعة ثم تسليمها للمرسل إليه وإنما يمكن إعتبار جهاز التفريغ وكيلاً عن المرسل إليه متى زوده الأخير قبل التفريغ بسند الشحن ووكله فى الإستلام .

(١) وحكمت **محكمة النقض المصرية** بأن الإقرار القاطع للتقادم هو - على ماجرى به قضاء محكمة النقض - الإقرار الذى يتضمن الإعتراف بحق صاحب البضاعة فى التعويض . وبالمسئولية عن فقدها .

(نقض ٣٠ أبريل ١٩٦٨ مجموعة النقض السنة ١٨ ص ٨٩١ ، ٢١ مايو ١٩٥٦ مجموعة النقض السنة ٧ ص ٦٤٢) .

٥٦٢ ـ قطع ووقف التقادم وتعديله والتنازل عنه :

يقرر القضاء وقف التقادم كلما كان رفع الدعوى مستحيلاً على المدعى (أنظر م ٣٨٢ مدنى) ، ولكنه يتطلب لذلك إستحالة مطلقة . ويقف التقادم كذلك إذا كان متفقاً بين الطرفين على عدم رفع الدعوى خلال مدة معينة لأن المدعى يكون ممنوعاً إتفاقاً من رفع الدعوى ، ولذلك حكم بوقف التقادم إذا ورد فى خطابات ذوى الشأن المتبادلة أن التقادم يقف ولا يبدأ إلا بعد مدة شهر من إجابة للناقل على طلبات المرسل إليه(١) .

وطبقاً للقانون المدنى المصرى (م ٣٨٨) لا يجوز أن يتفق فى عقد النقل على مدة أخرى ـ أطول أو أقصر من مدة السنتين ـ تتقادم بها الدعوى المشار إليها ، وإنما يجوز لمن تقرر التقادم لمصلحته أن ينزل ولو ضمناً عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه بشرط أن يكون له حق التصرف فى حقوقه (م ٣٨٧ مدنى مصرى)(١) .

= وقالت محكمة النقض المصرية بخصوص نقل برى : إن الإقرار القاطع لهذا التقادم يجب أن يتضمن إعترافاً بحق صاحب البضاعة فى التعويض وبالمسئولية عن الضرر . فلا يكفى لذلك خطاب من الناقل إلى صاحب الحق فى البضاعة يتضمن إقراراً بفقدها وإنكاراً فى الوقت ذاته للمسئولية عن فقدها ، بل ينسب الخطأ المباشر المسبب له إلى خطأ عمال صاحب البضاعة : نقض مصرى ٥ نوفمبر ١٩٥٣ مجموعة أحكام النقض المدنية السنة الخامسة عدد ١ ص ١٥٦ .

كذلك فى ظل معاهدة بروكسل : نقض مصرى ٣٠ ابيل ١٩٦٨ مجموعة النقض السنة ١٤ ص ٨٩١ .

وحكم ان مجرد مشارطة التحكيم والتوقيع عليها لا يقطع أيهما ذاته مدة التقادم لأن المشارطة ليست إلا إتفاقاً على عرض نزاع معين على المحكمين والنزول على حكمهم ، ولا تتضمن مطالبة بالحق أو تكليفاً للخصوم بالحضور أمام هيئة التحكيم وإنما يمكن أن يحصل الانقطاع نتيجة للطلبات التى يقدمها الدائن للمحكمين أثناء السير فى التحكيم إذا كانت تتضمن تمسكه بحقه ... .

« وإذا كانت مشارطة التحكيم لا تعتبر فى ذاتها إجراء قاطعاً للتقادم إلا إنها إذا تضمنت إقراراً من المدين بحق الدائن كما لو إعترف بوجود الدين وإنحصر النزاع المعروض على التحكيم فى مقدار هذا الدين فإن التقادم ينقطع فى هذه الحالة بسبب هذا الإقرار صريحاً كان أو ضمناً وليس المشارطة ذاتها » .

(نقض مصرى ٣٠ يناير ١٩٦٩ مجموعة النقض السنة ٢٠ ص ٢١٠) .

كما أن التمسك بوجود شرط بالتحكيم فى العقد لا يعد إعترافاً بالمسئولية ، إذ هو مجرد دفاع ولا يعنى التسليم بالحق .

(١) ولذ حكمت محكمة النقض المصرية أنه « لا يجوز قانوناً النزول عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه ، ولا يثبت هذا الحق إلا بإكتمال مدة التقادم ، وإنما يجوز النزول عن المدة التى انقضت فى تقادم لم يكتمل وهذا النوع من النزول إنما يقطع التقادم على أساس اعتباره إقراراً من المدين بحق الدائن (نقض مصرى ٣٠ يناير ١٩٦٩ مجموعة النقض السنة العشرين ص ٢١٠) .

ويقف سريان المدة **بالمفاوضات** التى تحصل بين الناقل والمرسل إليه أو صاحب الحق فى رفع الدعوى ، فالقول بغير ذلك يمكن الناقل أو الطرف الآخر من الإفلات من الدعوى باطالة أمد المفاوضـــات(٢) .

ولا يترتب على المفاوضات أثرها فى وقف التقادم إلا إذا كانت سابقة على إكتمال مدته ، ويترتب على بدء المفاوضات أن يقف سريان التقادم حتى تنتهى فيعود التقادم إلى سيره ليكمل المدة التى توقفت عند بدء المفاوضات ، ويعود التقادم إلى سيره منذ فشل المفاوضات بإفصاح الناقل بشكل قاطع عن عدم مسئوليته أى برفض إجابة طلبات الطرف الآخر رفضـــاً حاسماً .

ولا يجوز للمحكمة أن تقضى بالتقادم من تلقاء نفسها ، بل يجب أن يتمسك به من شرع لمصلحته ، وله ذلك فى أية حالة كانت عليها الدعوى ولو أمام المحكمة الإستئنافية (م ٢/٣٨٧ مدنى) .

٣ - ينقضى حق من وجهت إليه المطالبة فى الرجوع على غيره من الملتزمين بمضى تسعين يوماً من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالوفاء ولو إنقضت مدة السنتين المشار إليها فى الفقرة (١) من المادة ٢٤٤ .

---

(١) انظر فى وقف المدة لهذا السبب : نقض مصرى ١٤ يونية ١٩٧٦ مجموعة النقض ٢٧ ص ١٣٥٢ : نقض مصرى ٢٦ مارس ١٩٦٤ مجموعة النقض السنة ١٥ صفحة ٤١٨ ، إستئناف القاهرة ١٩ مارس ١٩٦٢ المجموعة الرسمية السنة ٦١ صفحة ٦٦٩ ، وهما خاصان بمدة سقوط الدعوى وهى معتبرة فى حكم التقادم .

وانظر كتابى طبعة ١٩٧٠ رقم ٦٧٠ خاصاً بالمفاوضات .

والمفاوضات تصلح سبباً لوقف المدة ولكنها لاتصلح سبباً لقطعها فأسباب القطع وردت بذلك بالقانون بالمادتين ٣٨٣ و ٣٨٤ مدنى : نقض ١٤ يونية ١٩٧٦ السابق .

« أنه إذا أرسل مندوب شركة الملاحة خطاباً يفيد فيه ان البحث جار عن البضاعة التى أفرغت - خطأ - فى ميناء آخر وان التعليمات صدرت لتوصيلها إلى المحل المقصود لها فلا يعتبر ذلك سنداً أو إلتزاماً جديداً فى معنى المادة ٢٧٣ بحرى من شأنه ان يمنع إكتمال مدة تقادم الدعوى وذلك لأن هذا الخطاب لا يعتبر إعترافاً بالمسئولية عن البضاعة فضلاً على ان هذا المندوب ليست له صفة فى الرد على خطابات ترسل إلى الشركة فهو مجرد مندوب عنها وليس ممثلاً » .

سم ١٠ يونية ١٩٢٥ جازيت ١٦ س ١٣ .

وقد ورد فى المذكرة الإيضاحية :

٥٣٨ - تنقضى دعاوى رجوع **الملتزمين** بعضهم على البعض الآخر بمضى تسعين يوما من تاريخ إقامة الدعوى على الملتزم الذى يباشر الرجوع أو من تاريخ قيامه بالوفاء ، بغض النظر عن إنقضاء مدة الستين أو عدم انقضائها . ومثال ذلك : يقيم الشاحن دعوى التعويض على الناقل المتعاقد بسبب التلف بعد ثلاثة وعشرين شهرا من التسليم ، فيكون لهذا الناقل تسعون يوما من تاريخ إقامة الدعوى عليه لأدخال الناقل الفعلى فى الدعوى أو لاقامة دعوى مستقلة عليه ، ولا يحول دون ذلك أن مدة السنتين المنصوص عليها فى الفقرة الأولى من النص تكون قد انقضت . وإذا وفى الناقل المتعاقد مبلغ التعويض اختيارا قبل انقضاء مدة السنتين ببضعة أيام ، كان له الرجوع على الناقل الفعلى خلال تسعين يوما من تاريخ الوفاء . وإذا وقع الوفاء فى هذا المثال بعد شهر من تاريخ التسليم ولم يباشر الناقل المتعاقد الرجوع على الناقل الفعلى الا بعد انقضاء خمسة شهور من تاريخ الوفاء جاز لهذاالناقل الأخير أن يتمسك فى مواجهته بالتقادم على الرغم من أن ميعاد السنتين لا يزال مفتوحاً.

الباب السابع

النقل البحرى الدولى
طبقا لاتفاقية سندات الشحن
تمهيـــد

٥٦٤ - تاريخ اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ :

يرجع تاريخ هذه الإتفاقية إلى الصراع القديم بين الشاحنين والناقلين بسبب شروط الإعفاء من مسئولية الناقل، وخاصة شرط الإهمال Clause de negtigence ، وهو شرط نشأ فى إنجلترا حوالى سنة ١٨٦٠ وإنتقل إلى غيرها من دول أوربا، وبمقتضاه يعفى الناقل من المسئولية عما يصيب البضاعة بخطأ الربان أو الطاقم، وقد إنتقد هذا الشرط فى فرنسا، بوصفه مخالفاً للنظام العام، ولكن محكمة النقض الفرنسية سارعت إلى القضاء بصحته(١). على أساس أن المتبوع يسأل قبل الغير عن تابعيه مسئولية تعد من النظام العام، لأن القانون يفترض خطأ المتبوع فى إختيار تابعه أو توجيهه، وقال الشاحنون هاتان الصورتان للخطأ غير متوافرتين فى النشاط البحرى لأن المجهز ليس حراً فى إختيار الربان ولا فى توجيهه ورقابته بعد رحيل السفينة، ولذلك وجب تمكين المجهز من التخلص من قرينة الخطأ التى يقيمها عليه يشترط إعفاءه. وسار القضاء على ذلك(١).

على أن الشاحنين هاجموا صحة هذا الشرط بحجج مستمدة من نفس الأساس الذى يستند إليه أنصاره، فقالوا إنه إذا تعذر على المجهز مراقبة الربان ومنع أخطائه الملاحية، أى التى يرتكبها فى قيادة وإدارة السفينة فإن الوضع مختلف بالنسبة لعمليات الشحن والرص والعناية بالبضاعة عموماً قبل بدء الرحلة وبعد إنتهائها، وأن الناقل - عندئذ - يوجد فى نفس

---

(١) الدكتور احمد حسنى، النقل البحرى الدولى، ١٩٨٠ .

مركز المتبوع العادى ، وأنه يمكنه أن يمنع السرقة أو الاهمال الذى يقع على الرصيف أو الإهمال الذى يقع فى الشحن أو الرص ، وأنه إذا أمكن تصحيح الشرط بالنسبة للأخطاء الملاحية فيجب إبطاله بالنسبة للأخطاء التجارية . وقد قبل بعض المحاكم هذا المنطق ، ولكن محكمة النقض الفرنسية صححت الشرط حتى بالنسبة للأخطاء التجارية على أساس أن التفرقة بينها وبين الأخطاء الملاحية لا تستند إلى أساس قانونى .

عندئذ تحول الشاحنون فى فرنسا عن الميدان الفقهى والقضائى ليحصلوا على تدخل تشريعى فى صالحهم . فتقدم بعض النواب فى سنة ١٨٨٦ بمشروع قانون يجيز الإعفاء من الخطأ الملاحى دون الخطأ التجارى ، ثم أعقبه مشروع آخر سنة ١٨٩٥ بنفس المعنى من جانب الحكومة الفرنسية ، ومع ذلك تعثرت هذه المشروعات .

وترتب على هذا الوضع أن أصبح الناقلون غير مسئولين عن البضاعة ، فلم تعد لهم مصلحة فى المحافظة عليها فكثر الإهمال والسرقة . وكثيراً ما أفاد التابعون من تساهل الناقلين فى الرقابة حتى ضج الشاحنون بالشكوى ، وعادوا إلى مواصلة السعى للحد من هذه الشروط . وإستندوا فى هذه المرة إلى بعض التشريعات الأجنبية . وأهم ما إستندوا إليه القانون الأمريكى لشهير المسمى باسم واضعه (قانون هارتر Harter Act) الصادر فى ١٣ فبراير سنة ١٨٩٣ ، وهو يقضى بتحريم كل شرط فى سند الشحن بإعفاء الناقل من فقد أو تلف البضاعة ، الناشىء عن خطأ أو إهمال الشحن أو الرص أو المحافظة ، أو عدم تسليم البضاعة . ويرتب فى مادته الخامسة جزاءً مدنياً على هذا الحظر هو بطلان الشرط ، وجزءاً جنائياً هو عقاب الناقل بالغرامة ، ومن الناحية المقابلة تقرر المادة ٣ منه للناقل إعفاء بقوة القانون ، ودون حاجة إلى إتفاق خاص ، من المسئولية عن خطأ الربان والطاقم الذى يقع فى الملاحة أو فى إدارة السفينة ولكن بشرط أن يثبت الناقل أنه بذل العناية الواجبة ليجعل السفينة صالحة لركوب البحر ومعدة ومجهزة بما يلزمها . ويفسر هذا القانون بأن الولايات المتحدة وقت إصداره كانت دولة ذات إنتاج ضخم وأسطول ضعيف لا يستطيع نقل حاجاتها ، فكانت تلجأ إلى غيرها من الدول ، فهى إذن كانت دولة شاحنة بينما كانت إنجلترا دولة ناقلة . فكانت

مصلحة الأولى فى حماية الشاحن بينما كانت مصلحة الثانية فى حماية الناقل .

وقد إمتدت أحكام هذا القانون - فى أوائل القرن العشرين - إلى بلاد أخرى أنجلوسكسونية . فتضمنها القانون الاسترالى Paramount Act فى ١٥ ديسمبر سنة ١٩٠٤ ، والقانون النيوزيلندى الطادر سنة ١٩٠٨ والمعدل سنة ١٩١١ وسنة ١٩١٣ ، والقانون الكندى الصادر سنة ١٩١٩ والمعدل فى ١٠ مايو سنة ١٩١١ . وكان طبيعياً أن يعتبر الشاحنون الفرنسيون القانون الأمريكى هارتر منذ صدوره قانوناً مثالياً ، يحمى حقوق الشاحنين دون إجحاف بمصالح المجهزين . ولكن لوحظ أنه لا يمكن حرمان المجهزين الفرنسيين من شروط الإعفاء ما لم يكن ذلك بإتفاق دولى حتى لا يضعف الناقلون الفرنسيون أمام الناقلين الأجانب فى المنافسة الدولية ، وذلك لأن الناقل الذى يجد مسئوليته محدودة يستطيع أن يطلب أجرة نقل أقل من تلك التى يطلبها من يعلم أن مسئوليته مشددة ولا يستطيع الخلاص منها ، وهكذا تكون أجور الناقلين الفرنسيين أعلى من أجور الناقلين الآخرين مما يضعف مركز الأولين ، ولهذا ظهرت ضرورة التوحيد الدولى لمركز الناقلين ، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى وجدت بريطانيا - وهى أصل نشأة شرط الإهمال كما تقدم - وجدت نفسها تحت ضغط دول الدومنيون - وهى دول شاحنة وليست ناقلة ، وطالبت هذه الدول بإدخال أحكام التشريع الأمريكى فى القانون الإنجليزى .

٥٦٥ - قواعد لاهاى سنة ١٩٢١ :

إزاء هذه الظروف عقدت جمعية القانون الدولى بناء على طلب إنجلترا فى سبتمبر سنة ١٩٢١ إجتماعا فى لاهاى ، إجتمع فيه ممثلون للشاحنين والناقلين والبنوك التى كانت تتدخل فى مسائل الإئتمان البحرى على البضائع والعمليات الواردة عليها . وإنتهى إلى وضع قواعد سميت قواعد لاهاى .

ولكن هذه القواعد لم تكن حلاً موفقاً للنزاع بين الشاحنين ، والناقلين ، فقد تضمنت أهم أحكام قانون هارتر ، ولكنها - بدلاً من أن توضع فى قالب قانون يتضمن المبادىء العامة - قد صيغت على الطريقة

الانجليزية ، فوردت أحكامها مبعثرة لا تحكمها نظرية عامة ، فضلاً على أنها تضمنت بعض الأحكام المستمدة من العرف الانجليزى والغريبة على التشريعات غير الانجليزية كالحكم الخاص بحالة الحريق كما سنرى . كما أنها لم تكن ملزمة بل تتوقف على قرار ذوى الشأن لها ، ومن الغريب أنها تضمنت نصاً يقرر أن أحكامها من النظام العام أى لا يمكن مخالفتها ، وهذا تناقض لأنه ما دام تطبيقها معلقاً على إرادة الأطراف فإن لهم أن يستبعدوا منها أى نص .

٥٦٦ـ إتفاقية بروكسل فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ :

إذن فهذه القواعد لم تكن ملزمة للدول ولا للأفراد ، وإنما كانت بمثابة سند شحن نموذجى دعى أصحاب الشأن إلى تحرير سنداتهم على غراره ، ولكن لم يتقدم أحد من الناقلين للبدء بالخضوع لهذه القواعد حتى لا يبدأ بتحديد حقوقه دون أن يضمن أن الناقلين الآخرين سيحذون حذوه ولذلك دعيت الدول إلى مؤتمر دبلوماسى فى بروكسل سنة ١٩٢٢ لكى تجعل من هذه القواعد إتفاقية دولية منقولة عن قواعد لاهاى مع بعض تعديل طفيف ، وعين المؤتمر لجنة إجتمعت سنة ١٩٢٣ ، لكنها لم تتمكن من أن تدخل على مشروع الإتفاقية أى تعديل ، لأن قواعد لاهاى كانت أشبه بمعاهدة صلح وافقت عليها الدول بعد مجهود شديد بحيث كان أقل تعديل فيها كفيلاً بهدم هذا الاتفاق . وأخيراً تم توقيع مشروع الإتفاقية فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ ببروكسل ، ويتضمن بروتوكول الاتفاقية أن للدول الموقعة أن تعطيها قوة القانون الداخلى أو أن تضمن أحكامها قانوناً داخلياً .

- وقد أدخلت دول عدة أحكام الإتفاقية الدولية فى تشريعاتها الداخلية ، مثال ذلك القانون الانجليزى الصادر فى أول أغسطس سنة ١٩٣٤ والقانون الأمريكى الصادر فى ٢٠ نوفمبر سنة ١٩٢٨ ، ووافقت عليها مصر إبتداء من ٢٩ مايو سنة ١٩٤٤ .

٥٦٧ـ أهداف إتفاقية بروكسل :

كان الغرض من هذه الإتفاقية هو وضع حلول وسطى توفق بين مطالب كل من الشاحنين والبنوك والمؤمنين والمجهزين : فأما بالنسبة

للشاحنين فقد حرمت الإتفاقية شروط الإعفاء من مسئولية الناقل، كما وضعت حداً أدنى لشروط تحديد المسئولية وهو مبلغ ١٠٠ جنيه استرليني عن كل طرد أو وحدة مشحونة . وأما بالنسبة للبنوك التى كان تتعامل على أساس سندات الشحن فقد طهرت هذه الإتفاقية السندات من الشروط التى كانت تضعف من قوتها فى إثبات البيانات الواردة بها بخصوص قدر البضاعة ونوعها . وأما عن المؤمنين فقد أصبح سند الشحن أساساً واضحاً لبيان حالة البضاعة وظروف الشحن ، وبذلك أمكن للمؤمنين أن يقدروا المخاطر التى يضمنونها على وجه الدقة . وأخيراً بالنسبة للمجهزين توحدت مراكزهم من الناحية الدولية ، وعوضوا عن حرمانهم من تخفيف مسئولياتهم بأن لجأوا إلى رفع أجرة النقل وإلى التأمين من المسئولية .

والذى يهمنا إبرازه من هذه الغايات في خصوص النقل هو تحديد مركز كل من الناقل والشاحن من حيث إلتزاماتهما ، خصوصاً وأن المعاهدة حرصت على النص عل أن إلتزامات الناقل هى من النظام العام ، وبيان كيف توصلت المعاهدة إلى إعطاء سند الشحن قيمة كبرى فى الإثبات بحيث أصبح يقوم بدور هام فى تمثيل البضاعة المشحونة خير قيام . وسنعرض لدراسة هذه الإتفاقية فى جزأين . نبين فى الأول نطاق تطبيقها ، وندرس فى الثانى أحكامها .

٥٦٨ - بروتوكول سنة ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة بروكسل (قواعد ويسبى) :

كشف العمل منذ تطبيق معاهدة بروكسل عن عيوب فيها أوجبت إعادة النظر فى نصوصها ، خاصة بعد التطور السريع والضخم فى فنون الملاحة البحرية والنقل البحرى ، فبدأت الإجتماعات فيما بين الدول عن طريق اللجنة الدولية للقانون البحرى وإنتهت إلى مشروع تعديل تم إقراره مبدئياً فى ستكهولهم وفسبى أو ويسبى بالسويد سنة ٩٦٣ ، وقدم إلى المؤتمر الدبلوماسى الذى عقد فى بروكسل بقصد إقراره فى سنة ١٩٦٧ ، وتم إقراره فى بروكسل سنة ١٩٦٨ . وقد سارعت انجلترا إلى الأخذ بأحكامه فأصدرت فى سنة ١٩٧١ قانوناً لنقل البضائع بحراً أخذت فيه بأحكام إتفاقية بروكسل كما هى معدلة ببروتوكول سنة ١٩٦٨ ،

كما صادقت على البروتوكول نفسه ، وصادق عليه كثير من الدول وأصبح نافذاً دولياً بالنسبة للدول التى صادقت عليه اعتباراً من ٢٣ يونيه ١٩٧٧ .

وقد صيغ البروتوكول باللغتين الانجليزية والفرنسية ، ونص فيه على أن لكل من الصياغتين نفس القوة والحجية الرسمية .

وقد صادقت مصر على بروتوكول سنة ١٩٦٨[١] وذلك بالقرار الجمهورى رقم ٤٦٢ فى ٢٢ سبتمبر سنة ١٩٨٢ ، وصدر قرار من وزير الخارجية فى ٩ يونيو سنة ١٩٨٣ ، ونشر هذا البروتوكول وقضى بالعمل به اعتباراً من ٣٠ أبريل سنة ١٩٨٣ (أى قبل صدور قرار وزير الخارجية) مع التحفظ بالنسبة للمادة الثامنة[٢] وصحب هذا القرار ترجمة عربية منشورة بالجريدة الرسمية ، وهى ترجمة بها بعض التجاوزات بحيث تخرج بالنصوص أحياناً عن معناها المستفاد من النص الأصلى الانجليزى أو الفرنسى . ولهذا فإنه إذا اختلف المعنى المفهوم من الترجمة العربية عن النص الأصلى كانت الأفضلية هى للأصل لأن الترجمة العربية المذكورة لا تعتبر ملزمة إلا فى حدود اتفاقها مع أى من النص الفرنسى أو الانجليزى (أحمد حسنى فى المقال المذكور بمقاله بهامش(١) ص ٨ رقم ٣) .

وجوهر التعديل الذى أتى به البروتوكول ينصب على مسائل ثلاثة ، هى نطاق تطبيق المعاهدة من الناحية الدولية ، ونظام تحديد مسئولية الناقل البحرى ومسئولية المشاركين فى عملية النقل ، وأحكام تقادم دعاوى المسئولية ودعاوى الرجوع بالضمان .

وعلى ما تقدم سنعرض لأحكام معاهدة بروكسل كما هى معدلة فى سنة ١٩٦٨ ، وكما يكون عليه تطبيقها فى مصر بعد التصديق على هذا البروتوكول[٣] .

---

(١) الأستاذ المستشار الدكتور أحمد حسنى ، مقال بمجلة الجمعية البحرية المصرية مارس ١٩٨٤ ، الإسكندرية ، بعنوان آثار تصديق مصر على بروتوكول تعديل معاهدة سنوات الشحن .

(٢) وهى تلزم الدول الأطراف باللجوء إلى التحكيم عند الخلاف حول تفسير أو تطبيق هذه الإتفاقية . وبمقتضى التحفظ لا تلزم الدولة التى تحفظت بحكم هذه المادة .

(٣) **قواعد هامبورج سنة ١٩٧٨** : هذه القواعد هى إتفاقية دولية أعدت بإشراف الأمم المتحدة ، قصد بها أن تحل محل إتفاقية بروكسل .

الفـــرع الأول

نطـاق تطبيق المعـاهدة الدولية

أولاً - الصفة الدولية للعلاقات التى تحكمها الإتفاقية :

٥٦٩ - كانت إتفاقية بروكسل تنظم هذه المسألة بنص المادة العاشرة منها، **وعدلتها قواعد فسبى** بالمادة الخامسة منها، وأحلت محلها نص المـادة التـالية :

« تسرى أحكام هذه الإتفاقية على كل سند شحن خاص بنقل البضاعة بين موانى دولتين مختلفتين، مهما كانت جنسية السفينة أو الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه أو أى شخص آخر يهمه الأمر فى الأحوال الآتيـة :

(أ) أن يكون سند الشحن صادراً فى دولة متعاقدة .

(ب) أو يكون النقل من مينـاء دولة متعـاقدة .

(جـ) أو يشترط فى العقد المبين أو الثابت فى سند الشحن أن قواعد هذه الإتفاقية أو أن قانون دولة مطبقة أو تحكم العقد (العبارة الأخيرة مرتبكة، وصحتها : ... أن قانون أية دولة تطبق الإتفاقية يحكم هذا العقـد) .

« وتطبق كل دولة متعاقدة أحكام هذه الإتفاقية على سندات الشحن المذكورة أعلاه .

« ولا تمنع هذه المادة دولة متعاقدة من تطبيق هذه الإتفاقية على سندات شحن لم تشملها الفقرات السابقة » .

ومقتضى هذا النص أن تنطبق المعاهدة فى حالات أربع، يفترض فيها كلها أن نقل البضائع يتم فيما بين ميناءين أو موان تابعة لدولتين

مختلفتين ، أما النقل فيما بين موانى نفس الدولة فلا تنطبق الإتفاقية عليه بل ينفتح المجال أمام القانون الوطنى . وكذلك ينطبق هذا القانون الوطنى إذا لم تتوافر شروط تطبيق الإتفاقية ، إذ هو صاحب الإختصاص الأصلى :

١ - إذا صدر السند فى دولة متعاقدة . والعبرة هى بمكان صدور السند أى تحريره بغض النظر عن مكان إبرام العقد ذاته .

٢ - إذا صدر السند فى دولة غير متعاقدة ولكن النقل نفسه بدأ فى ميناء دولة متعـاقدة .

٣ - إذا لم يتوافر أى من هذين الشرطين ولكن إتفق الطرفان ونصا فى سند الشحن على خضوع العقد لإتفاقية بروكسل أو لقانون دولة يأخذ تشريعها بأحكام هذه الإتفاقية أو يأمر بتطبيقها ، ومثال ذلك النص فى سند الشحن على أن القانون الإنجليزى هو الذى يحكمه ذلك أن هذا القانون يأخذ بأحكام الإتفاقية . وهذا الشرط صحيح طبقاً لمحكمة النقض المصرية[١] ويسمى شرط برامونت Paramount clause .

٤ - تشير المادة إلى أن من حق كل دولة أن ينص قانونها على توسيع نطاق الأخذ بأحكام الاتفاقية . وهو قول لم يكن فى حاجة إلى نص عليه .

هذا ، ونلاحظ أن هذا هو الحد الأدنى الذى تنطبق فيه الإتفاقية ، بمعنى أنه لا يجوز للدولة التى صدقت على البروتوكول ، ولا للأفراد ، أن يخضعوا عقودهم لقانون أو قواعد أخرى فى نطاق هذا الحد الأدنى ، فهو حد أدنى له صفة آمرة .

ثانياً - تحديد نطاق الإتفاقية من الناحية الفنية :

٥٧٠ - (١) المعاهدة تسرى على النقل بسند شحن دون النقل بمشارطة إيجار :

تقدم أن عقد النقل البحرى قد يتم بإحدى صورتين : النقل بمشارطة إيجار والنقل بسند شحن وهو الغالب فى النقل بخط منتظم ، وان الشاحن

---

(١) ويجوز أن يتفق فى سند الشحن على إنطباق الإتفاقية بشرط يسمى - شرط برامونت - أى الشرط الأعلى . وهو يؤدى إلى تطبيق الأتفاقية رغم عدم توافر شروط تطبيقها . وهو شرط صحيح .

فى هذه الصورة يكون عادة ضعيفاً بالنسبة للناقل ولذلك كانت الشكوى الصادرة من الشاحنين قاصرة على هذه الصورة من صور النقل ، فضلاً على أن من أغراض الإتفاقية الدولية حماية سند الشحن بوصفه سنداً يمثل حيازة البضاعة ويمكن من التعامل عليها ، لذلك إقتصرت أحكام الإتفاقية على النقل بسند شحن دون النقل بمشارطة إيجار .

فتقضى المادة ١/١ أن لفظ ناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل ، وتقول الفقرة ب أن لفظ عقد النقل ينطبق فقط على عقد النقل الثابت بسند شحن أو أى وثيقة مماثلة تكون سنداً لنقل البضائع بحراً ، **والمقصود بسند الشحن** ذلك السند الذى يتلقاه الشاحن من الناقل أو وكيله ويعطيه حقاً فى إستلام البضاعة فى مكان الوصول ، والذى واجهه القانون البحرى المواد ١٩٩ وما بعدها . **والمقصود بالوثيقة المماثلة** التى تكون سنداً لنقل البضائع بحراً كل وثيقة تثبت إستلام الناقل للبضاعة وإلتزامه بنقلها بحراً وتعهده بتسليمها لحامل الوثيقة فى مكان الوصول - ولا يلزم أن تثبت الوثيقة شحن البضاعة على السفينة ، لذلك يخضع للمعاهدة السند لأجل الشحن ، ولا يخضع لها أمر التسليم Delivery ordre الصادر من الشاحن لأنه لا يحول أى حق على البضاعة فى مواجهة الربان .

ولا يلزم أن يكون سند الشحن قابلاً للتداول بالطرق التجارية بل يخضع سند الشحن للإتفاقية ولو كان باسم شخص معين . وهذا هو الراجح .

٥٧١ - سندات الشحن الصادرة تنفيذاً لمشارطة إيجار :

لا يخضع النقل بمشارطة إيجار للمعاهدة ، ولكن المادة ١/ب والمادة ٥/٢ تفيدان أن المعاهدة تطبق على سند الشحن او الوثيقة المماثلة الصادرة بسبب مشارطة الإيجار إبتداء من الوقت الذى ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن . وقد تقرر هذا الحكم لصالح الغير

الذى يتلقى سند الشحن دون أن يعلم بشروط مشارطة الإيجار[١] ، ولذلك لو كان حامل السند عند الوصول هو نفس الشاحن الموقع على مشارطة الإيجار ، أو وكيله ، ظل العقد خارجاً عن نطاق المعاهدة وخاضعاً لنصوص المشارطة والقانون الداخلى .

٥٧٢ - (٢) المعاهدة لا تحكم النقل غير العادى :

لا تحكم المعاهدة سوى النقل العادى أى الذى يتم فى ظروف عادية ، فهذا النقل هو الذى يخضع للتنظيم الامر الذى تقرره ، ولهذا خرجت المادة السادسة على هذا الأصل إذا كان النقل غير عادى ، فقررت للناقل أن يبرم أى إتفاق يتضمن أى شرط بصدد إلتزامات الناقل ومسئوليته ، ويكون لهذا الإتفاق أثر قانونى كامل ، ولكنها تضع لذلك شرطين :

الشرط الأول :

أن يكون النقل له طابع إستثنائى خاص ، فالخروج عن نطاق المعاهدة لا يكون بالنسبة لنقل المشحونات التجارية العادية التى تحصل خلال المعاملات التجارية العادية وإنما يجوز فقط بالنسبة للمشحونات الأخرى التى تكون طبيعة الأشياء المطلوب نقلها بالنسبة للمشحونات والمواعيد والشروط التى يجب أن يتم فيها النقل من شأنها أن تبرر إتفاقاً خاصاً . ومثال النقل الإستثنائى بالنظر إلى طبيعة البضاعة نقل تحف معرض أو حطام سفينة غارقة أو أدوات بعثة علمية إلى القطب ، ومثال نقل إستثنائى بالنظر إلى ظروفه محاولة خرق حصر بحرى . والنص يتطلب وصف الإستثنائية بالنسبة للبضاعة وكذلك بالنسبة لظروف النقل وشروطه ، ولكن الراجح الإكتفاء يكون أحدهما إستثنائياً .

الشرط الثانى :

أن لا يصدر سند شحن ، بل تدون شروط العقد فى وثيقة Document ينص فيها على أنها غير قابلة للتحويل .

---

(١) إذا تضمن سند الشحن إحالة إلى مشارطة الإيجار وجبت التفرقة . فإذا كانت هذه الإحالة إلى شروط متعلقة بمسئولية الناقل ومخالفة للمعاهدة كانت الإحال باطلة . اما لو كانت الإحالة خاصة بشروط متعلقة بغير ذلك كالأجرة مثلاً فهى صحيحة وملزمة للمرسل إليه .

هذا فى رأى البعض .

٥٧٣ - (٣) المعاهدة التى لا تسرى على نقل الحيوانات الحية والبضائع المشحونة على السطح :

الأصل أن المعاهدة تطبق على نقل جميع البضائع ، ولكن المادة ١/جـ أخرجت من نطاقها :

أولا : نقل الحيوانات الحية ، وذلك لأن نقلها يتضمن مخاطر كبيرة ، فضلاً على أنها تكون مصحوبة عادة بحارس لها .

ثانياً : نقل البضائع على سطح السفينة ، لأن مخاطر نقلها فى هذه الحالة تستدعى إخضاع هذا العقد للحرية التعاقدية ، ولكن بشرطين : (١) أن يذكر فى سند الشحن أن البضاعة شحنت على سطح السفينة ، (٢) وأن تنقل فعلاً بهذه الطريقة[١] . ولذلك إذا شحنت البضاعة على السطح باتفاق الناقل والشاحن دون أن يذكر ذلك فى سند الشاحن فإن هذا النقل يخضع للمعاهدة ، حماية للغير ، لأن الفرض أنه لم يعلم بشحن البضاعة على السطح ، إلا إذا كان حامل السند الذى يطالب بالبضاعة فى ميناء الوصول هو الشاحن أو وكيله فلا تنطبق المعاهدة ولو أغفل ذكر الشحن على السطح فى السند ما دام متفقاً عليه ، لأن حامل السند يكون عالماً به .

٥٧٤ - (٤) المعاهدة تحكم فقط المرحلة البحرية من العقد :

تقضى المادة ١/هـ أن نقل البضائع - فى ظل المعاهدة - يبدأ من الوقت الذى ينقضى بين شحن البضائع فى السفينة وبين تفريغها منها ، فالمعاهدة إذن تجزىء عقد النقل مراحل ثلاث : **الأولى** : من وقت تسليم البضاعة للناقل إلى وقت بدء الشحن ، **والثانية** : من وقت الشحن إلى التفريغ ، **والثالثة** : من نهاية التفريغ إلى تسليم البضاعة فعلاً للمرسل إليه ، والمرحلة الثانية فقط هى التى تخضع للمعاهدة ، بينما تخضع المرحلتان الأولى والأخيرة للقانون الوطنى أو ما تشير به قاعدة الإسناد فيه ،

---

(١) نقض مصرى ١٧ مايو ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ١٧ صفحة ١١٢٩ .

وليس معنى ذلك أن هاتين المرحلتين انفصلتا عن عقد النقل البحرى بل كل ما هناك أن المعاهدة أرادت تركهما للقوانين الوطنية .

وتبدو أهمية ذلك من حيث أنه إذا تضمن سند الشحن شروطاً بالإعفاء من المسئولية كانت باطلة بالنسبة لما يقع فى المرحلة الثانية وصحيحة بالنسبة لما يقع فى المرحلتين الأولى والثانية طبقاً للقوانين الوطنية .

ولكن يلاحظ أنه إذا كانت الإلتزامات السابقة على الشحن والإلتزامات اللاحقة على التفريغ لا تدخل فى نطاق المعاهدة إلا أن عملية إستلام البضاعة من الشاحن قبل الشحن وعملية تسليمها إلى المرسل إليه بعد التفريغ تخضع لبعض أحكام المعاهدة ، ولذلك إذا تضمن العقد شرطاً يقضى بإلقاء عملية التفريغ على عاتق المرسل إليه ، وهو شرط التسليم تحت الروافع وكذلك شرط التفريغ التلقائى ، فإن هذا الشرط لا يرفع عن الناقل مسئولية تنفيذ هذه العملية أياً كان القائم بها فعلاً ، ويقتصر أثره على تنظيم مصاريفها بينه وبين المرسل إليه ، على خلاف ما رأيناه فى ظل القانون الداخلى .

٥٧٥ - (٥) المعاهدة لا تنطبق على الملاحة الساحلية المصرية :

أجاز بروتوكول توقيع المعاهدة الدولية إخراج الملاحة الساحلية من نطاق المعاهدة ولو لم يكن النقل إستثنائياً ، بشرط ألا يصدر سند شحن بل يكتفى بأن يثبت العقد بوثيقة غير قابلة للتداول وينص فيها على ذلك . وقد أخذت مصر بهذا التحفظ . ولذلك تخرج الملاحة الساحلية المصرية من نطاق المعاهدة إذا لم يصدر سند شحن ، فالنقل من الإسكندرية إلى بور سعيد مثلاً يخضع للقانون المصرى وحده إذا كانت عناصر العقد كلها وطنية وتخضع للقانون الذى تشير به قواعد الإسناد إذا تضمن عصراً أحنبياً ، وكذلك النقل بين الموانى المصرية الأخرى بشرط ألا يصدر سند شحن[١] .

---

(١) وقد حكمت محكمة النقض المصرية انه (لئن كان إستبعاد أحكام معاهدة بروكسل إذا توافرت الشرائط المقررة لذلك هو من مسائل القانون فى الدعوى . إلا أن إستخلاص توافر هذه الشرائط وتقدير ثبوتها من عناصر الدعوى ومستنداتها إنما هو من مسائل الواقع التى يستقل بها قاضى الموضوع دون ما رقابة عليه من محكمة النقض (نقض مصرى ١٧ مايو ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ١٧ صفحة ١١٢٩) .

الفرع الثانى

أحـكام الإتفـاقية الدولية

٥٧٦ - فكرة عامـة :

تقدم أن معاهدة بروكسل تهدف إلى غرضين رئيسيين ، أولهما تحديد مركز الناقل من حيث إلتزاماته ومسئوليته تحديداً آمراً بالقضاء على شروط عدم المسئولية . وثانيهما إعطاء سند الشحن قوة كبيرة فى الإثبات بحيث يمكنه أن يكون أداة كاملة للتعامل على البضاعة يطمئن إليه أصحاب الشأن فى هذا التعامل ، وذلك بتطهيره من الشروط والتحفظات التى يمكن أن تضعف من قوته فى بيان قدر البضاعة وحالتها . وقد أضافت المعاهدة بعض القواعد الخاصة بدعوى المسئولية التى ترفع على الناقل .

ونصت المعاهدة على أن نصوصها تتعلق بالنظام العام بحيث لا يجوز الخروج عليها ، إلا إذا كان فى ذلك زيادة فى حقوق الشاحن أو المرسل إليه (المادة ٨/٣) . وستعرض على التوالى لمركز الناقل ولمركز الشاحن ثن لقواعد دعوى المسئولية .

الفـرع الأول

مركـز النــاقل

٥٧٧ - حرصت المعاهدة على أن تنظم المركز القانونى للناقل تنظيماً آمراً فوضعت عليه إلتزامات معينة ، ثم نظمت مسئوليته عن هذه الإلتزامات . ولكنها من ناحية أخرى قررت إعفاءه بقوة القانون من بعض الأسباب التى تضر بالشاحن ، ووضعت حداً للتعويض الذى يمكن الحكم به عليه عندما تنعقد مسئوليته . وقضت أخيراً ببطلان أى شرط يخفف من هذه الإلتزامات . ولذلك سنعرض لإلتزامات الناقل ثم للشروط المعدلة لهذه المسئولية .

المبحث الأول

إلتزامات النــاقل

٥٧٨ - (١) بذل العناية المعقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة :

تقضى المادة ٣/١ على الناقل أن يبذل الهمة المعقولة أو الواجبة Due diligence قبل السفر أو عند البدء فيه لجعل السفينة فى حالة صالحة للسفر Navigable وتجهيز السفينة وتطقيمها وتموينها على الوجه المرضى ، واعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها فى حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها ونقلها وحفظها .

والمقصود بجعل السفينة صالحة للملاحة ، أن تكون قادرة على الرحلة المزمعة ، وهذه فكرة نسبية تختلف بإختلاف البضاعة والرحلة .

ونلاحظ أن النص يلزم الناقل ببذل العناية فقط قبل وحتى بدء الرحلة ، أما إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء الرحلة فإن ذلك يعد خطأ ملاحياً من الربان لا يسأل عن الناقل ما لم يكن راجعاً إلى خطأ منه ، كما سنرى .

ولا يلزم الناقل إلا ببذل العناية المعتادة المعقولة ، وليس العناية الخارقة أو غير المعتادة .

وهو مسئول عن هذا الإلتزام ولو عهد به إلى غيره .

وعلى الناقل عبء إثبات بذله العناية المطلوبة (المادة ١/٤) .

وإذا بذل الناقل هذه العناية فلا يسأل عما ينشأ من ضرر من عدم الصلاحية أو عيوب السفينة الخفية (المادة ٢/٤) .

ومفاد هذا النص أن الناقل لا يستطيع الخلاص من المسئولية عن الهلاك أو التلف الذى لحق البضاعة إلا بإثبات أنه قام قبل البدء فى الرحلة[1] ببذل العناية الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة .

---

(١) نقض مصرى ٣١ يناير ١٩٦٤ مجموعة النقض السنة ١٥ صفحة ١٥٤ .

٥٧٩ - (٢) العناية بالبضاعة :

يلتزم الناقل بشحن البضائع المنقولة وتحريكها ورصها وحفظها والعناية بها وتفريغها (المادة ٢/٣) بما يلزم من عناية ودقة، وعليه أن يبذل فى سبيل ذلك الطرق المعتادة المعقولة والمناسبة لنوع البضاعة. وإلتزامه هذا إلتزام بتحقيق نتيجة[١].

وعلى الناقل القيام بهذه العمليات بنفسه أو بواسطة عماله. فإذا عهد بها إلى شخص آخر مستقل عنه اعتبر هذا الشخص فيما كلف به تابعاً للناقل، ويسأل هذا الأخير عن أخطائه، وذلك لأنه لا يجوز للناقل أن يستعفى من نتائج هذه العمليات فلا يجوز له أن يلقى بها إلى غيره. ومعنى ذلك بطلان شرطى التسليم تحت الروافع والتفريغ التالقائى فيما يتعلق بإعفاء الناقل من المسئولية عن عمليات الشحن والتفريغ. والاتفاق على إلقاء الشحن على الشاحن والتفريغ على المرسل إليه، أى شرط Free in and out F.I.O. باطل فى المعاهدة.

ومع ذلك فلا مانع من إلغاء نفقة هذا العمليات على الشاحن والمرسل إليه.

وإنما يلاحظ أن المعاهدة لا تحكم البضائع المتفق على شحنها على السطح إذا شحنت فعلاً بهذ الطريقة (المادة جـ/١) وذكر ذلك فى سند الشحن، ولذلك يمكن الاتفاق بشأنها على أى شرط.

٥٨٠ - (٣) تسليم سند شحن به بيانات معينة :

تقدم أن من أهداف الاتفاقية إعطاء سند الشحن قيمة كبيرة فى الإثبات ليكون أداة كاملة للتعامل على البضاعة، ولأن سند الشحن يتضمن فى الوقت الحاضر كافة شروط عقد النقل التى تتحدد على أساسها إلتزامات

---

(١) تنص المعاهدة من المادة ٢/٣ أنه: مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل:

١ - أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتشوينها ورصها ونقلها والعناية بها بما يلزم لذلك من عناية ودقة».

وبمقارنة هذا النص بنص المادة ٢/٣ يتضح أن هذا النص ينصب على تنفيذ الإلتزامات لا على مقدار العناية الواجب الإلتزام بها، وأنه يتحدث عن إلتزامات مطلقة لا عن مجرد بذل العناية.

الناقل ومسئوليته ، ولذلك حرصت المعاهدة على ذكر البيانات التى يجب أن يتضمنها سند الشحن وعلى تنظيم حجيته فى الإثبات .

فقضت المادة٣/٣ على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ، بعد إستلام البضائع وحيازتها فى عهدته ، أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلبه سند شحن . والذى يحصل عملاً ، وخاصة فى الخطوط المنتظمة ، أن يتسلم الناقل البضاعة على الرصيف أو فى مخازنه ويعطى الشاحن إيصالاً بإستلامها فيكون للشاحن عند الشحن أن يطالب الناقل بإعطائه سنداً بدلاً من هذا اللإيصال . وكذلك الحكم فى حالة إعطاء الشاحن سنداً لأجل الشحن فيكون له أن يطلب أن يستبدل به سند شحن أو التأشير عليه بما يفيد حصول الشحن (المادة ٣/٧) .

٥٨١ - بيانات سند الشحن :

يجب أن يتضمن السند ، فضلاً على البيانات المعتادة ، البيانات الآتيـة :

١ - العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضــائع .

٢ - عدد الطرود ، أو القطع ، أو الكمية ، أو الوزن حسب الأحوال ، فيكفى ذكر أحدها .

٣ - حالة البضائع وشكلها الظاهر ، أى مظهرها الخارجى فقط لأن الناقل لا يستطيع التحقق من حالتها الداخلية . ومن حق الناقل إذا كان هذا المظهر معيباً أن يذكر هذا العيب ، وإلا أمكن إعتبار سكوته عن تدوين أى ملاحظة دليلً على تسلمه البضاعة كاملة وسليمة .

ويجب على الشاحن أن يقدم للناقل إقراراً مكتوباً بالبيانات السابقة (المادة ٣/٥) ، يكون أساساً لتحرير سند الشحن .

والأصل أن يمتنع على الناقل إدراج أى شرط من شروط الجهل بالوزن أو ما شابهها ، لأن هذه الشروط تضعف من قيمة سند الشحن فى الإثبات ، وتتضمن بطريقة غير مباشرة إعفاء الناقل من بعض إلتزاماته ، ومع ذلك تقرر المادة ٣/٣ أن الناقل أو الربان أو وكيل الناقل لا يلزم أن يثبت فى سند الشحن أو يدون فيه علامات أو عدداً أو كمية أو وزناً ، وذلك فى

حالتين : **الأولى** ، إذا توافر لديه سبب جدى يحمله على الشك فى مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلاً ، **والثانية** ، عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق من صحة هذه البيانات ، ويقرر القضاء أن على الناقل أن يبين فى السند الأسباب التى حملته على الشك فى بيانات الشاحن ، ويهدر التحفظ إذا كان عاماً غير محدد ، كما يلزمه بإثبات جدية الأسباب أو عدم كفاية وسائل التحقق من بيانات الشاحن.

وفى غير هاتين الحالتين لا يجوز للناقل أن يدرج تحفظاً بخصوص بيانات البضاعة ، فإن فعل لم يكن لتحفظه قيمة بل يعتبر كأنه لم يكن ويكون البيان حجة عليه بذاته[1] بل ان هذا الحظر يمتد إلى إلى ما يخرج من سند الشحن . فتعتبر باطلة ورقة الضمان التى بها يعفى الشاحن الناقل من ضمان صحة البيانات الواردة بسند الشحن ، لأن ذلك يكون تحفظاً مستوراً غير جائز[2].

---

(١) نقض مصرى فى ١١ فبراير ١٩٦٠ مجموعة النقض السنة ١١ ص ١٣٧ وتعليقى عليه فى مجلة القانون والإقتصاد عدد مارس ١٩٦١ ، ٢٤ يناير ١٩٦٧ النقض السنة ١٨ ص ١٧٦ .

وقد حكم القضاء المصرى أن «الناقل يلزم بحسب المعاهدة أن يذكر فى السند العدد أو الكمية أو الوزن ، ولكن إذا ذكر بياناً منها وتحفظ بالنسبة لبيان آخر كان هذا البيان الأخير صحيحاً بالرغم من عدم تبرير التحفظ الخاص به لأن الناقل كان بوسعه أن لا يذكر إطلاقاً لأنه ذكر بياناً آخر وبذلك فقد نفذ إلتزامه» ، إستئناف الإسكندرية ٣١ ديسمبر ١٩٥٧ المحاماة عدد ٣٩٩ ص ٣٩٠ .

(٢) وفى نظر محكمة النقض المصرية «أوراق الضمان - بإعتبارها حجة على عاقديها وحدهما ولا يجوز الاحتجاج بها على الغير من حاملى سند الشحن - لا مخالفة فيها لمعاهدة سندات الشحن طالما أن المقصود منها مجرد دحض قرينة المستمدة من سند الشحن فى العلاقة بين الناقل والشاحن ولم تتضمن إتفاقاً على إعفاء الناقل من المسئولية ولم تكن مشوبة عند إصدارها بقصد إيهام الغير وإدخال الغش عليه عند تداول سند الشحن» (نقض ٢٢ مارس ١٩٦٦ السابق) ٧ ديسمبر ١٩٧٦ المجموعة عدد ١٨ ص ١٨١٤).

ومعنى ذلك لدى المحكمة :

١ - أن خطابات الضمان صحيحة .

٢ - ولكن بشرط الا ينطوى إصدارها على قصد غش الغير .

٣ - ولم يقصد بها التخفيف على الناقل .

٤ - ولا يحتج على المرسل إليه الغريب عن الناقل إلا ببيانات السند دون ما ورد بورقة الضمان .

وهذا القول محل نظر ، لأن قلب عبء الإثبات لصالح الناقل فيه تخفيف على الناقل من عبء تلقيه الاتفاقية طبقاً للمادة ٤ . ولذا حرمت الاتفاقية تدوين تحفظات فيالسند (إلا ما إستثنى) حتى لا يتهرب الناقل من الأعباء الملقاة عليه ، ولذا كان الراجح فقهاً هو بطلان ورقة الضمان بوصفها تحفظاً مستوراً (سميسترز وفنكلمولن ٢ - ٧٢٤ و ٧٤١ ، عبد الرحيم سليم ، فى رسالة بعنوان شروط الإعفاء من المسئولية فى معاهدة سندات الشحن ، ص ٢١٧ و ٢٥٠).

انظر تعليق زميلى الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوى تحت حكم النقض المتقدم مجلة القانون والإقتصاد السنة ٢٨ صفحة ٣٧٥ ، وهو ينتقد الحكم .

ويعتبر التحفظ الصحيح قرينة بسيطة لصالح الناقل على أن ما بالبضاعة من تلف أو عجز قد أصابها قبل شحنها، ويصبح على المرسل إليه عبء إثبات العكس[1] ويمكنه ذلك بكافة الطرق.

هل لحامل سند الشحن أن يعارض فى شروط الجهل بالوزن التى قبلها الشاحن ؟

نرى جواز ذلك لتعلق المادة ٣ بالنظام العام. وقد حكمت محكمة النقض الفرنسية (فى ١٩ مايو ١٩٥٥ بحرى فرنسى ١٩٥٢ - ٤٩٩) أن «للشاحن نفسه الذى لم يعترض قبل رحيل السفينة أن يناقش صحتها بعد ذلك فمن باب أولى يكون للمرسل إليه ذلك».

٥٨٢ - حجية سند الشحن فى الإثبات:

١ - بين الناقل والشاحن: يعتبر سند الشحن المتضمن للبيانات السابقة قرينة على أن الناقل سلم البضاعة بالحالة الموصوفة بها فى سند الشحن ما لم يقم الدليل على خلاف ذلك (م ٣/٤). ومعنى ذلك أن سند الشحن له حجية نسبية على أطرافه ولكل منهم أن يثبت ما يخالفه بكل الطرق.

٢ - أما بالنسبة للغير، أى المرسل إليه الذى آل إليه السند، فيعتبر السند حجة قاطعة على الناقل لصالح هذا الغير، وللغير دائماً أن يثبت كذب ما جاء بسند الشحن وبكافة الطرق لأنه لم يكن طرفاً فيه[2]. وإذا إتضح كذب فى بيانات السند فإن الناقل يكون له أن يرجع على الشاحن الذى أدلى بهذه البيانات بتعيض ما سببه له من ضرر (المادة ٣/٥)، ولكن لا يكون له أن يتمسك بهذا الكذب، الصادر من الشاحن، على المرسل إليه.

---

(١) إستئناف الإسكندرية ٣١ ديسمبر ١٩٥٧ المحاماة ٣٩ - ٢٩٠.

(٢) أن حجية سند الشحن فى الإثبات فيما يتعلق بالبيانات الخاصة حجية نسبية يجوز هدمها بإثبات العكس فى العلاقة بين الناقل والشاحن، ولكنها مطلقة فيما يتعلق بهذه البيانات لصالح الغير حسن النية (م ٣/٥)، وهو ما يتفق مع تزويد سند الشحن بقيمة حقيقية تشجع الغير حسن النية على التعامل على سند الشحن.

الفرع الثالث

المبحث الأول

مسئوليـة النــاقل

٥٨٣ - إلتزام النـاقل إلتزام ببذل عنـاية :

الأصل أن يسأل الناقل عن تنفيذ عقد النقل، وعليه هو أن يبعد عن نفسه أسباب المسئولية. وقد تعرضت الإتفاقية للمسئولية عن الهلاك والتلف دون التأخير فى التنفيذ، وإفترضت كسئوليته بمجرد أن يقيم المسل إليه الدليل على الضرر، حتى يقيم الناقل الدليل على سبب محدد يبرئه منها على نحو ما واجهته الإتفاقية (أنظر مثلاً م ٤/أولاً).

وقد تقدم أن المعاهدة لا تتطلب من الناقل - فى كل ما ألقته عليه من إلتزامات فيما عدا **العناية بالبضاعة** - إلا بذل العناية والهمة المعقولة Due diligence بحيث أنه لو أثبت بذل هذه العناية لأفلت من كل مسئولية عن الإلتزام المطلبو أداؤه. ومعنى ذلك أن إلتزام الناقل هو بوسيلة فى حين أنه طبقاً للقواعد العامة إلتزام بتحقيق نتيجة، ولذلك يكفيه طبقاً للمعاهدة أن يثبت بذله لهذه العناية فيما عدا ما تعلق بالبضاعة.

ولكن المعاهدة - بعد أن وضعت على الناقل إلتزامات حرمت عليه التحلل منها ولو برضا الشاحن - قررت إعفاءه قانوناً من المسئولية وفى حالات معينة يكفيه أن يرد الضرر إلى حالة منها كى يعفى من نتائجه، تلك هى حالة الأخطاء الواقعة فى إدارة السفينة، والحالات المستثناة بالنص، والإنحراف المعقول، وحالة عدم وقوع خطأ منه أو من تابعيه، وأخيراً وضعت المعاهدة بعض أحكام خاصة بالبضائع الخطرة. ثم أوردت المعاهدة حداً أقصى للتعويض الذى يمكن الحكم به على الناقل. وقررت أن الأحكام السابقة آمرة لا يجوز الخروج عليها ويبطل كل إتفاق على خلافها.

٥٨٤ - حالات إعفاء الناقل من المسئولية :

أولاً : نتـائج عدم صلاحية السفينة :

لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناشىء أو الناتج عن حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة إذا أثبت أنه بذل العناية المعقولة لجعلها صالحة

للملاحة (المادة ٢/٤) وكذلك لا يسأل عن نتائج العيب الخفى للسفينة الذى لا تكشفه اليقظة المعقولة (٢/٤) . والعيب الخفى هو ما لا يمكن كشفه ببذل فحص دقيق ، فإذا كان يمكنه كشفه بفحص دقيق فمعنى ذلك أنه ليس خفياً ، أى أن الناقل لم يبذل همة معقولة فى سبيل كشفه .

٥٨٥ ـ ثانياً : الأخطاء فى الملاحة أو فى إدارة السفينة :

طبقاً للمادة ٢/٤ لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناشىء أو الناتج عن أعمال خطأ الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمى الناقل فى الملاحة أو فى إدارة السفينة . وبهذا النص يعفى الناقل من أخطاء التابعين الملاحية والأخطاء الواقعة فى إدارة السفينة ولكنه يسأل عن أخطائهم التجارية أى المتعلقة بالبضاعة . وهذه التفرقة بين الأخطاء مستمدة من قانون هارتز الأمريكى .

والخطأ فى الملاحة in the narigation هو الخطأ الفنى الذى يقع فى قيادة السفينة ، أما الخطأ التجارى ، فهو إهمال فى القيام بالعناية الواجبة للمحافظة على البضاعة . وأما الخطأ فى إدارة السفينة ـ in the managrent فهو الخطأ أو الإهمال الذى لا يقع فى قيادة السفينة ولا فى العناية بالبضاعة مباشرة ولكنه إهمال واجب يقوم بالنسبة للسفينة إهمالاً يؤثر بطريقة غير مباشرة فى البضاعة ، وتفسير ذلك أن الإدارة تجاوز معنى الملاحة لتشمل الأعمال التى لا تمس سير السفينة وحركتها ولكنها تمس السفينة مع ذلك ، أى أنه تجب التفرقة بين الإهمال مباشرة فى العناية بالبضاعة والإهمال فى العناية بالسفينة الذى يؤثو فى البضاعة ، مثال الخطأ فى الملاحة المناورة الخطأ التى تسبب تصادماً ، ومثال الخطأ فى إدارة السفينة الخطأ فى ملأ حزان المياه بالسفينة لتحقيق توازنها مما يترتب عليه دخول الماء وإتلاف البضاعة . ومثال الخطأ التجارى الذى يسأل عنه الناقل فتح عنابر السفينة لتلقى شحنة جديدة وقت نزول مطر شديد دون إحتياط لمنع الماء من الدخول حتى تلفت البضاعة ، فهذا إهمال فى العناية الواجبة للبضاعة .

وعلى الناقل إثبات صفة الخطأ الذى سبب الضرر وأنه تجارى إذا أراد الوصول إلى إعفائه من نتيجته. ولذلك يظل مسئولاً عن الخطأ الذى لا تتحدد صفته، وعن الخطأ الذى يكون له وصف الخطأ التجارى ولو اتصف أيضاً بأنه ملاحى.

٥٨٦ - ثالثاً: الأسباب المستثناة:

هى أسباب إذا تمكن الناقل من رد الضرر إلى أحدها فلا مسئولية عليه. وقد أوردتها المادة ٣/٤ دون نظام، ويمكن ردها إلى القوة القاهرة وخطأ الشاحن وأعمال الناقل البريئة من الخطأ.

٥٨٧ - (أ) حالات القوة القاهرة:

١ - الحريق، ويجوز مع ذلك للشاحن أن يثبت أنه يرجع إلى خطأ الناقل، وهذا الحكم مأخوذ عن القانون الأمريكى.

٢ - مخاطر البحر Perils of the sea، بشرط أن تكون إستثنائية لا تتحملها السفينة العادية الصالحة لركوب البحر، أما لو كانت السفينة لم تتحمل مخاطر البحر لكونها ضعيفة أو غير مجهزة تجهيزاً كافياً فلا تعتبر مخاطر البحر سبباً معفياً للناقل. ولا يكفى مجرد وقوع هذا الخطر بل يرى البعض أنه يجب على الناقل أن يثبت أن له وصف القوة القاهرة. ولا يفيد الناقل من هذا السبب إذا أثبت الشاحن أن السفينة تعرضت له بسبب خطأ سابق عليه من الناقل.

٣ - حوادث الحرب (م/٢ هـ).

٤ - القضاء والقدر Act of God (٢/٤ د) ومثاله الصاعقة، أو أى عمل ليس فيه تدخل الإنسان.

٥ - أعمال الأعداء العموميين (م ٢/٤ و) كالقراصنة.

٦ - ايقاف أو اكراه صادر من حكومة أو شعب أو حجز قضائى (م ٢/٤ ز)، وبعبارة أعم كل عمل صادر من سلطة عامة يمنع تنفيذ العقد. ويسأل الناقل إذا كان ذلك العمل راجعاً خطأ منه.

٧ - قيود الحجر الصحى (م ٢/٤ ح).

٨ - الاضراب Strike أو الاغلاق lock out أو الايقاف Arret أو العوائق العارضة Entrave أثناء العمل لأى سبب كان، وسواء كان كلياً أو جزئياً. ويكفى الناقل فى نظر البعض أن يرد الضرر إلى الاضراب دون أن يثبت أن هذا المانع تتوفر فيه شروط القوة القاهرة، لأن تخصيصه بالذكر بجانب القضاء والقدر يفيد هذا المعنى، وذلك مع حفظ حق الشاحن أو المرسل إليه فى اثبات أن هذه الاضرار ترجع إلى خطأ الناقل.

٩ - الفتن والاضطرابات الأهلية (م ٢/٤ ك).

٥٨٨ - (ب) خطأ الشاحن:

إذا كان الضرر راجعاً إلى خطأ الشاحن أو إلى سبب يتعلق بالبضاعة فليس له أن يشكو. وقد أوردت المعاهدة تطبيقات لذلك: فلا يسأل الناقل عن الضرر إذا كان راجعاً إلى:

١ - فعل أو سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله (م ٢/٤ ط).

٢ - العجز Freinte فى الحجم أو الوزن أو أى هلاك أو تلف آخر ناتج من عيب خفى فى البضاعة أو من طبيعة البضاعة الخاصة أو عجز خاص بها (م ١/٤ م). والمقصود بذلك عجز الطريق Freinte de route وهو النقص الذى يلحق البضاعة بسبب طبيعتها التى تتأثر بظروف نقلها، وذلك يحدث بالنسبة للمواد التى تجف مع الزمن أو تتبخر كالسوائل، وكذلك النقص الناشىء عن عيب خاص بالبضاعة. وقد كان القضاء الفرنسى يوحد بين الحالتين من حيث أن الناقل لا يسأل عن أيهما، ومن حيث أن عليه هو عبء الإثبات بالنسبة لهما(١).

---

(١) «طبقاً للمادة ٣/٤ من معاهدة بروكسل لا يسأل الناقل عن الهلاك او التلف الناتج عن العجز فى الحجم او الوزن او اى هلاك او تلف آخر ناتج عن عيب خفى او من طبيعة البضاعة او عيب خاص بها. وإذ كان عجز الطريق ينطبق عادة على البضائع التى تجف مع الزمن كالحبوب وغيرها، وتحدد نسبة العجز وفقاً للعادات التجارية فيعفى الناقل من المسئولية، إذا لم يجاوز العجز النسبة التى جرى بها العرف، فإذا جاوز هذه النسبة خففت المسئولية بمقدار النسبة المسموح بها، ويعوض صاحب البضاعة عن الباقى، ولا يتحمل الناقل المسئولية عن تعويض العجز جميعه إلا إذا اثبت الشاحن او المرسل إليه أن هذا العجز ناتج عن خطأ الناقل او احد تابعيه».

نقض ٢٣ ديسمبر ١٩٧١ المجموعة عدد ٢٢ ص ١١١١.

وإعفاء الناقل من نتائج عيب البضاعة مفهوم لأن ذلك يرجع إلى خطأ الشاحن، وأما إعفاؤه من عجز الطريق فهو يرجع إلى التسامح الذى جرى به العرف البحرى. ولذلك يرجع إلى هذا العرف في ميناء الوصول لتحديد ما يتسامح فيه.

وللناقل أن يقيم الدليل على عيب البضاعة بكل الطرق ولو كان سند الشحن خالياً من كل تحفظ فى هذا الخصوص.

٣ - عدم كفاية التغليف Emballage (م ٢/٤ ق) وعدم إتقان العلامات التى على البضاعة. (أنظر كتابى طبعة ١٩٦٩ صفحة ٧٤٥).

٥٨٩ - أعمال الناقل البريئة من الخطأ:

وتطبيقاً لذلك لا يسأل الناقل عن:

١ - إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال فى البحر (٤/٢١). وهذا الحكم ترديد لما كانت تجرى عليه شروط سندات الشحن التى كانت تسوى بين إنقاذ الأموال وإنقاذ الأشخاص فيما يتعلق بإعفاء الناقل من نتائج ما يأتيه في سبيل ذلك بشرط أن لا يكون قد تسبب بخطئه فى الخطر الذى أوجب المساعدة أو الإنقاذ، وإلا كان مسئولاً. وسبب النص على إعفاء الناقل فى هذه الحالة أن معاهدة المساعدة والإنقاذ المبرمة سنة ١٩١٠ تجعل السعى لمساعدة الأرواح إلتزاماً على جميع الربابنة، ولذلك كان طبيعياً أن لا يسأل الناقل عما يأتيه فى هذا السبيل. ونص المادة ٣/٤ عام وصريح ينطبق على إنقاذ الأرواح والأموال، ويستوى طبقاً له أن تكون المساعدة إلزامية أو لا.

٢ - العيوب الخفية التى لا تدركها اليقظة المعقولة (م ٤/١ ع).

٣ - الإنحراف فى السير Devriation بشرط أن يكون معقولاً Reasonable، فإن لم يكن الإنحراف معقولاً سئل المجهز عن نتائجه. إلا إذا كان صادراً من الربان دون تدخل المجهز فيعتبر عندئذ خطأ ملاحياً لا يسأل الناقل عنه. وتقدير معقولية تغيير الطريق مسألة موضوعية، وإثبات هذه المعقولية على الناقل.

ويلاحظ أن الإنحراف فى الطريق وإن كان يعتبر فى ذاته معقولاً إلا أنه يفقد هذا الوصف إذا كان يرجع إبتداء إلى خطأ من المجهز الناقل .

وتفيد المادة ٤/٤ من المعاهدة أن الإنحراف بقصد إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال فى البحر يعتبر معقولاً ولا يسأل الناقل عن نتـائجه .

٥٩٠ - الخلاصـــة :

١ - يعتبر الناقل مسئولاً إبتداء بمقتضى عقد النقل ، ويكون عليه أن يثبت أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبى عنه وعن تابعيه ليفلت من نتـائجه .

٢ - بالنسبة للضرر الراجع إلى عدم صلاحية السفينة أو عيبها الخفى ، يكفى الناقل أو يثبت أنه بذل العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة . ويكون للغير إثبات العكس أى أن الناقل قصر فى بذل هذه العنـاية .

٣ - بالنسبة للضرر الراجع إلى فعل أو خطأ الربان أو غيره من رجال الطاقم فى الملاحة أو فى إدارة السفينة ، لا يسأل عنه الناقل ، ويكون للغير أن ينازع فى وصف الخطأ ويثبت أنه تجارى وليس ملاحياً ولا واقعاً فى إدارة السفينة .

٤ - بالنسبة للحالات المستثناة ، يفيد منها الناقل - على ما تقدم - بشرط إثبات أنه بذل العناية المطلوبة منه ونسبة الضرر إلى أحد الحالات بوصفها قرينة بسيطة على عدم مسئوليته ، ويجوز للشاحن إثبات خطأ على الناقل .

٥ - فيما يتعلق بالإنحراف فى السير ، يجب على الناقل إثبات معقوليته ، فيما عدا حالة الإنحراف بقصد المساعدة أو الانقاذ فلا يحتاج إلى إثبات أنه معقول إذ يفترض فيه ذلك . وإثبات العكس جائز دائماً من جانب الشاحن .

٥٩١ - البضائع الخطرة :

لا تخرج البضائع الخطرة عن نطاق الإتفاقية ، وإنما تخضع لقواعد خاصة تحدد فى الواقع معظم التزامات الناقل بالنسبة لها ، وذلك على الوجه الآتى :

(أ) إذا شحنت بضائع قابلة للالتهاب أو الانفجار أو خطرة دون أن يخطر الشاحن الناقل بخطورتها فللناقل فى كل وقت وفى أى مكان أن يخرجها من السفينة وينقلها أو يجعلها غير خطرة دون أن يلزم بشىء قبل الشاحن عن ذلك . بل يسأل هذا الأخير عن كل ضرر ومصاريف تسبب فيها وجود البضاعة فى السفينة . وإذا كان هناك إخطار خاطىء وعمد من الشاحن فيطبق الجزاء الوارد بالمادة ٤/٥ التى تقضى أن لا مسئولية على الناقل عما يصيب هذه البضاعة ولو فى غير حالة إتلافها أو إخراجها من السفينة .

(ب) إذا أخطر الشاحن الناقل بطبيعتها فليس للناقل إخراجها إلا إذا عرضت السفينة وحمولتها للخطر ، فإذا اخرجها فى هذه الحالة فلا تعويض على الناقل إلا إذا أمكن الشاحن الإستناد إلى أساس الخسائر المشتركة .

المبحث الثانى

التحديد القانونى لمسئولية النـاقل[١]

٥٩٢ ـ تقدم أن من أسباب وضع المعاهدة الدولية الراغبة فى القضاء على شكوى الشاحنين من شروط الإعفاء من المسئولية ، ونضيف الآن أن شروط تحديد المسئولية كانت أيضاً مثار شكوى الشاحنين ، بل أنها كانت تضربهم أكثر من شروط الإهمال ، وذلك لأن نطاق شرط الإهمال كان لا يسرى إلا بالنسبة لخطأ التابعين البحريين بينما شرط التحديد كان يسرى حتى بالنسبة لخطأ الناقل الشخصى وخطأ التابعين البريين ، ولذلك كان الناقلون يفيدون من شرط التحديد أكثر مما يفيدون من شرط الإعفاء ، بل وكانوا يسترون الشرط الأخير تحت شرط تحديد المسئولية بمبالغ تافهة ، وكان القضاء ، مع تسليمه بصحة شرط الإهمال

---

(١) انظر مقالاً للمؤلف بعنوان : التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى طبقاً لمعاهدة بروكسل . المحاماة السنة ٣٥ ص ١٤١٣ وتعقيباً عليه للأستاذ ممدوح زكى بالمحاماة السنة السادسة والثلاثين العدد الأول ص ١٤٢ .

وتعليقاً للمؤلف على حكم نقض مصرى فى ١١ فبراير ١٩٦٠ بمجلة القانون والإقتصاد العدد الثالث السنة الحادية والثلاثين (مارس) ١٩٦١ .

وشرط التحديد ، يحاول الحد منهما بطريقين : فكان يهدرهما إذا تبين له أن الخطأ المسبب للضرر أرتكب بقصد تحقيق مصلحة للناقل ، تطبيقاً لفكرة **الخطأ المربح**(١) faute lucratve ويهدرهما كذلك إذا ترتب الضرر على غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه

وأرادت المعاهدة الدولية وضع نهاية لعبث الناقلين ، فوضعت حداً أدنى لشرط التحديد لا يمكن الاتفاق على أقل منه ، فهو حد أدنى بالنظر إلى ما يمكن الاتفاق عليه ، وهو حد أقصى لما يمكن أن يحكم به القاضى ، وقد راعت فى تحديده أن يكون فى الوقت نفسه غير مجحف بمصلحة الناقل ، وبذلك اندمج شرط التحديد فى نصوص المعاهدة .

٥٩٣ - التعويض - نطاق وتقدير التحديد :

يفهم من عبارة النص أنه يدخل فيها التعويض عن الضرر أى التلف الحاصل للبضاعة وكذلك الضرر المتعلق بها ، ويقصد بذلك كافة الأضرار التى تصيب المرسل إليه بسبب ضياعها أى الأضرار التى تصيبه هو بسبب عدم إستلامه البضاعة .

وقد ألغى البروتوكول أحكام المعاهدة فى هذا الخصوص ، فى مادته الثانية ، فقال : تلغى الفقرة خامساً من المادة الرابعة ويستعاض عنها بالآتى :

« (أ) لا يلزم الناقل أو السفينة فى أى حال من الأحوال بسبب الفقد أو التلف اللاحق بالبضاعة أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد على ما يعادل عشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة أو ثلاثين فرنك عن كل كيلو من الوزن القائم للبضاعة المفقودة أو التالفة أيهما أكبر ، ما لم يكن الشاحن قد بين طبيعة البضاعة وقيمتها قبل الشاحن وأثبت ذلك فى سند الشحن .

(ب) تحسب القيمة الكلية للتعويض بالرجوع إلى قيمة هذه البضاعة فى المكان والزمان الذى أفرغت فيه من السفينة أو الذى كان ينبغى أن تفرغ فيه طبقاً للعقد .

---

(١) انظر شرح وتطور هذه الفكرة فى مجلة دور ٢٨ ص ٣١١ .

وتحدد قيمة البضاعة طبقاً لسعر الصرف، فإذا لم يوجد فطبقاً لسعر السوق المتداول فإذا لم يوجد كلا السعرين فيرجع إلى القيمة العادية للبضاعة من نفس النوع والصنف.

(جـ) فى الأحوال التى تستخدم فيها عبوات أو وسائل من نوع مماثل لتجميع البضاعة يعتبر عدد الطرود أو الوحدات المدونة فى سندات الشحن والتى تحتويها وسيلة النقل هذه هو عدد الطرود أو الوحدات التى يعتبر بها فى مفهوم هذه الفقرة.

وفيما عدا ما تقدم ذكره تعتبر وسيلة لنقل هذه كأنها طرد أو وحدة.

(د) يعتبر الفرنك وحدة مكونة من ٦٥,٥ ملليجرام من الذهب بدرجة نقاوة ٩٠٠,٠٠٠ وينظم قانون المحكمة المختصة بالموضوع تاريخ تحويل القيمة المحكوم بها إلى العملة الوطنية.

(هـ) لا يخول الناقل أو السفينة الاستفادة من تحديد المسئولية المنصوص عليها فى هذه الفقرة إذا ثبت أن الضرر نتج عن فعل أو اهمال من جانب الناقل بقصد إحداث الضرر، أو عن عدم ترو منه مع علمه باحتمال حدوث الضرر.

(و) يعتبر بيان الشاحن الوارد فى سند الشحن، والمذكور فى البند (أ) من هذه الفقرة إثباتاً لنوع البضاعة، ما لم يثبت الشاحن عكس ذلك. ولكن هذا الإثبات لا يقيد الناقل الذى له أن ينازع فيه.

(ز) يجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل الإتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى آخر يختلف عن الحد المنصوص عليه فى الفقرة (أ) من هذه الفقرة بشرط ألا يكون الحد الأقصى المعين على هذا النحو أقل من الحد الأقصى المذكور فى البند سالف الذكر.

(ح) لا يسأل الناقل أو السفينة بأى حال عن الفقد أو التلف اللاحق بالبضاعة أو مايتعلق بها إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن جنس البضاعة أو قيمتها فى سند الشحن».

والأصل أن يقدر التعويض طبقاً للقواعد العامة ثم تنطبق عليه قواعد التحديد كما وردت بالإتفاقية[١].

ويقدر المبلغ لكل طرد أو وحدة. والطرد Colio يفترض حزم البضاعة أو جزء منها أو تجميعها فى رباط واحد بقصد نقلها، كصندوق أو جوال، أما الوحدة Unité فتحديد المقصود لها محل خلاف، والراجح أن المقصود هو الوحدة فى الوزن أو الحجم الظاهر فى سند الشحن والتى تعد أساساً لتقدير الأجرة (أنظر كتابى طبعة ١٩٦٩ هامش ٢ صفحة ٧٥١).

٥٩٤ - خصائص هذا التحديد:

يعتبر هذا التحديد فى نظر البعض، تأييداً وتنظيماً تشريعياً لشرط التحديد الذى كان جارياً قبل إبرام الإتفاقية الدولية. ويترتب على ذلك:

١ - أن المبلغ لا يستحق على الناقل إلا إذا كان مسئولاً عن الضرر المطلوب تعويضه.

٢ - أن هذا المبلغ يعتبر تعويضا جزافيا عن الضرر الذى يسأل عنه الناقل، ويشمل كل ما يصيب الشاحن من الخسارة وفوات الكسب والاضطراب التجارى، ولكن بشرط أن يكون الضرر ناشئا عن اخلال الناقل بالتزام مترتب عليه من عقد النقل، فلا يشمل الخطأ الخارج عن العقد.

٣ - وانما يعتبر هذا المبلغ حدا أقصى للتعويض الذى يمكن الحكم به، فلا يجوز للشاحن المطالبة اذا لم يصبه ضرر، واذا كان الضرر أقل

---

(١) حكمت محكمة النقض المصرية إنه: «يجب تقدير التعويض الجابر للضرر بتمامه بالقيمة السوقية للبضاعة فى ميناء الوصول لأن هذه القيمة وحدها هى التى تمثل الخسارة التى لحقت الطاعنة والمكسب الذى فاتها نتيجة عدم وفاء الناقل بإلتزامه بنقل البضاعة سليمة كاملة إلى ميناء الوصول، أما سعر شراء البضاعة من ميناء الشحن فإنه لا يمثل إلا الخسارة التى لحقتها، وليس فى نصوص معاهدة سندات الشحن ما يؤدى إلى إستبعاد الكسب الذى فات الطاعنة من عناصر التعويض لأن هذه المعاهدة إنما وضعت حداً أقصى لمسئولية الناقل لا يجوز تجاوزه (وهو مائة جنيه استرلينى) أو ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى عن كل طرد او وحدة، ولم تستبعد هذه المعاهدة القواعد العامة فى تقرير مسئولية الناقل او تقدير عناصر التعويض حسبما وردت بالمادة ٢٢١ من القانون المدنى. (نقض ١٢ يونيه ١٩٦٩ مجموعة النقض السنة العشرين صفحة ٩٣٩).

من المبلغ المذكور فلا حق له الا فى تعويض يقابل ما أصابه، وعلى الشاحن اثبات الضرر ومقداره.

٤ - لا محل لتطبيق قاعدة النسبية الخاصة بعقد التأمين على هذا التعويض، فلو أن قيمة الطرد ١٠,٠٠٠ فرنك وأصابه تلف قدره ٥,٠٠٠ فرنك استحق الشاحن مبلغ الخمسة آلاف كاملة، بينما لو طبقنا قاعدة النسبية لاستحق فقط ٢٥٠٠ لأن قيمة الضرر بالنسبة للطرد هى ٥٠٪.

٥٩٥- التحديد القانونى لمسئولية الناقل والخطأ الجسيم:

قدمنا أن البعض يرى أن التحديد القانونى لمسئولية الناقل قد حل محل الشرط الاتفاقى لهذا التحديد، ويترتب على ذلك أنه لا محل لتطبيق التحديد فى كل حالة كان القضاء يهدر فيها شرط التحديد الاتفاقى. ولذلك تنعقد مسئولية الناقل مطلقة كلما كان الضرر راجعا إلى غش الناقل أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه لأن شرط التحديد الاتفاقى كان يتعطل فى هاتين الحالتين. ومع ذلك يرى آخرون أن الناقل يتمتع بتحديد المسئولية ولو وقع منه خطأ جسيم.

وقد أضاف البروتوكول حالة الخطأ الجسيم إلى حالة العمد، الذى عبر عنه « الفعل أو الاهمال من جانب الناقل عن عدم ترو منه مع علمه باحتمال حدوث ضرر » وهو ما يعبر عنه أحيانا بالخطأ الواعى. ويترك تحديده للمحكمة بالنظر إلى الظروف التى يقع فيها الفعل أو الاهمال.

والنص يتكلم عن الناقل، فإن كان شركة، وهو الغالب، ثار السؤال عن حكم الاهمال الواقع من تابعيه وهو الوضع الغالب فى الملاحة، فهل يعتبر خطأ هؤلاء صادرا من الناقل؟ وما الرأى، والناقل شخص اعتبارى، هل يلزم أن يكون الاهمال واقعا من ممثله؟ فى قانون الشركات الصادر سنة ١٩٨١ يمكن الزام الشركة بالعقود التى يوقعها أشخاص لا يمثلون الشركة حقيقة، ولكن ما الرأى بالنسبة للأخطاء التقصيرية؟... يمكن القول أحيانا بالنظر إلى التابع الذى يكون فى مركز قيادى واعتبار ما يصدر منه صادرا من الناقل نفسه وبالتالى يستتبع سقوط حق الناقل فى تحديد مسئوليته. والمسألة محل كلام.

٥٩٦ـ تقـويم البضاعة :

لا ينطبق التحديد القانونى فى حالتين : الأولى إذا اتفق على حد أعلى من الحد المذكور ، والحالة الثانية ، إذا قومت البضاعة وتوافر فى هذا التقويم شروط ثلاثة .

١ ـ أن يكون مقصودا به زيادة مسئولية الناقل وأن يؤدى فعلا إلى هذه الزيادة .

٢ ـ أن يكون باعلان من الشاحن يتضمن بيانا عن قيمة البضاعة وطبيعتها .

٣ ـ وأن يدون هذا البيان فى سند الشحن .

أما الشرط الأول فمفهوم من صياغة المادة ٤/ خامسا التى تقول : لا يلزم الناقل فى أى حالة من الأحوال ... بمبلغ يزيد على ... ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن ، فالمعاهدة لم تواجه هذا البيان إلا بقصد زيادة المسئولية عن الحد القانونى ، كما انها تحرم الاتفاق على تحديد المسئولية بمبلغ أقل من الحد القانونى وتعتبره كأنه لم يكن ، وبنفتح المجال أمام التحديد القانونى فيكون على المرسل إليه اثبات قدر الضرر الفعلى بحد أقصى هو التحديد القانونى . وإذا اتفق اتفاقا صحيحا على مبلغ أكبر من قدر التعويض القانونى كان للمرسل إليه حق فى هذا المبلغ ، ولكن يكون من حق الناقل دائما أن يثبت أن قدر الضرر أقل من التعويض المتفق عليه وعندئذ لا يلزم إلا بقدر الضرر الفعلى ، ولو جاوز التحديد القانونى ما دام الفرض أن الشاحن حسن النية ولم يقصد غشا ، أما إذا كان سيىءالنية فله جزاء آخر سنراه .

أما الشرط الثانى ، فيستلزم أن يبين الشاحن ـ قبل الشحن ـ طبيعة البضاعة وقيمتها معا وبشكل مفصل حتى يدرك الناقل المخاطر التى يتعرض لها ويتخذ الاحتياطات اللازمة ويحدد الأجرة بناء عليها ، ولذلك يجب على الشاحن اعلان بيانه قبل الشحن أى قبل دخول البضاعة فى عهدة الناقل ، فلو دخلت عهدته قبل ذلك أى قبل الشحن وجب عليه ابداء البيانات قبل اعطائها الناقل .

وأما الشرط الثالث ، فهو تدوين هذا البيان فى سند الشحن . ولما كان هذا البيان يعتبر زيادة فى مسئولية الناقل فهذا الأخير لا يلزم بقبوله .

وهذا الشرط حتمى لزيادة مسئولية الناقل فإذا لم يدون البيان فى سند لم يلتزم الناقل إلا بالحد الأقصى القانونى.

٥٩٧ - حجية اعلان الشاحن:

تقضى المادة ٥/٤ أن اعلان الشاحن المتقدم قرينة بسيطة يجوز اثبات عكسها، وهى لا تقيد الناقل الذى له أن ينازع فيها. ومعنى ذلك جواز اثبات عدم صحة البيان ولو ضد الغير المستفيد من السند، فكأن هذا البيان يعفى المرسل إليه فقط من اثبات قدر الضرر، ويكون على الناقل- إذا نازع فى تطبيق الشرط- أن يثبت هو أن الضرر الحقيقى أقل منه وانه لا يلزم إلا بتعويض هذا الضرر الحقيقى.

٥٩٨ - البيان الكاذب:

إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن طبيعة البضاعة أو قيمتها فى سند الشحن فقد وضعت المعاهدة جزاء على ذلك بأن قررت أن الناقل لا يسأل اطلاقا عنا يصيب البضاعة فى هذه الحالة (م ٥/٤).

٥٩٩ - وترتفع هذه المسئولية ولو فى مواجهة المرسل إليه الغريب عن العقد:

كما يطبق القضاء هذا الجزاء ولو كان البيان قد ذكر قيمة للبضاعة أقل من قيمتها الحقيقية، مستندا إلى عمومية النص. بينما الأولى قصر النص على حالة ما إذا كانت القيمة المعلنة أعلى من القيمة الحقيقية، إذ يكون هناك محل فى هذه الحالة لتوقيع جزاء على الشاحن لأنه يسعى إلى الاثراء على حساب الناقل.

كما يطبق الجزاء أيا كان الباعث للشاحن على الكذب، ولو لم يكن لكذب البيان أثر فى وقوع الضرر.

واثبات سوء نية الشاحن على الناقل، لأن حسن النية مفترض.

المبحث الثالث

الشروط المحرمة قانونا[١]

٦٠٠ - أعفت المعاهدة الناقل من نتجية أخطاء تابعيه فى الملاحة وأخطائهم فى إدارة السفينة ومن نتائج العيوب الخفية فى السفينة التى لم تكشف ببذل العناية الكافية ومن الأسباب الواردة بالحالات المستثناة، ثم وضعت حدا أقصى لما يحكم به عليه عندما تنعقد مسئوليته. وفى مقابل ذلك نصت المادة ٨/٣ على بطلان كل شرط أو تعاقد أو اتفاق فى عقد نقل يضعف من التزامات الناقل. أو اتفاق فى عقد نقل يزيد من حقوق الناقل، أو يعفيه من المسئولية عنها، أو يخفف هذه المسئولية على وجه يخالف ما هو منصوص عليه فى هذه المعاهدة.

وعلى ذلك يعتبر باطلا :

١ - شرط اعفاء الناقل من المسئولية عن أخطاء تابعيه التجارية.

٢ - شرط تحديد مسئولية الناقل بمبلغ يقل عن الحد الوارد بالمعاهدة.

٣ - شرط اعفاء الناقل من المخاطر التى يمكن للشاحن التأمين عليها.

٤ - شروط الجهل بالوزن وما يماثلها فى الحالات التى لا تجيزها فيها المعاهدة، لأنها تؤدى إلى قلب عبء الاثبات وتخفيف على الناقل.

٥ - شرط التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة من تأمين عقده الشاحن لأن معنى ذلك أن يغطى الناقل أخطاءه على نفقات الشاحن (أنظر م ٨/٣).

٦ - شروط التحكيم مع تفويض المحكمين بالصلح لأن المحكم المفوض بالصلح غير مقيد بقواعد القانون، أى أن المحكم سيتحلل حينئذ من قواعد المعاهدة وهى متعلقة بالنظام العام.

٧ - شرط قلب عبء الاثبات لصالح الناقل خلافا لما ورد بالمعاهدة لأن فيه تخفيفا عليه.

---

(١) أنظر الرسالة القيمة لزميلى الأستاذ الدكتور عبد الرحمن سليم وعنوانها «شوط الاعفاء من المسئولية طبقا لمعاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن» الاسكندرية سنة ١٩٥٦.

وعلى العكس يصح كل شرط يزيد فى مسئولية الناقل وينزل به الناقل عن حقوقه أو يزيد فى حقوق الشاحن (أنظر ٥/١) ، بشرط أن يكون هذا الشرط واردا فى سند الشحن المسلم إلى الشاحن (م ٥/١) ، فإذا لم يدون فى سند الشحن فمفهوم ذلك أن لا يجوز لحامل السند أو يتمسك به على الناقل ، أعمالا لمبدأ الكفاية الذاتية للسند[١] .

٦٠١ ـ على أنه إذا كانت هذه الشروط باطلة ، فليس معنى ذلك أنه لم تعد للناقل مصلحة فى ادراجها بسند الشحن ، بل على العكس نجد كثيرا من سندات الشحن لا زالت تتضمن الشروط التى جرت على ذكرها قبل المعاهدة ، وتبدو فائدة ذلك فى أن هذه الشروط لا تبطل إلا بالنسبة للضرر الذى يقع فى المرحلة البحرية ، أما بالنسبة للمرحلة اللاحقة عليها أو السابقة لها فتخضع هذه الشروط للقانون الداخلى .

ويفترض أن الضرر وقع فى المرحلة البحرية أى يفترض بطلان الشرط[١] فيكون على الناقل أن يثبت هو أن الضرر وقع فى فترة سابقة على الشحن أو لاحقة على التفريغ ، لأنه يطالب بتطبيق شرط يعتبر خروجا على القاعدة العامة فيكون عليه اثبات توافر شروط انطباقه ، فضلا على أنه أعلم من أى شخص آخر بظروف حصول الضرر .

المبحث الرابع

مركز الشـاحن

٦٠٢ ـ حقـوقه والتزاماته :

تتحدد هذه الحقوق والالتزامات بالتزامات الناقل وحقوقه ، لأن كلا منها يقابل الآخر فحقوق الناقل تعد التزامات على الشاحن وبالعكس . وقد تقدم أن على الشاحن أن يكون صادقا فى البيانات التى يضمنها سند الشحن وإلا كان مسئولا أمام الناقل عما يسببه كذبه من ضرر ، فضلا على أن الكذب فى بيان طبيعة أو قيمة البضاعة يؤدى إلى عدم مسئولية الناقل

---

(١) نقض مصرى فى ١١ فبراير ١٩٦٠ المشار إليه فيما سبق ، وتعليقى عليه .

إذا كانت البضاعة من طبيعة خطرة وإلا تأثرت حقوقه إذا اضطر الناقل إلى اتلافها.

ونزيد هنا أن المادة ٣/٤ تقول: «لا يسأل الشاحن عن الهلاك أو التلف الذى يلحق بالناقل أو السفينة الذى ينشأ أو ينتج عن أى سبب كان ما لم يكن ذلك نتيجة لعمل الشاحن أو خطئه أو اهماله أو عمل وكلائه أو مستخدميه أو خطئهم». وبالاستعانة بالأعمال التحضيرية للمعاهدة يفسر الشراح هذا النص على أنه ليس تطبيقا للقواعد العامة، بل يتضمن بالنسبة للشاحن نفس أسباب الاعفاء المقررة للناقل والسابق دراستها، وتطبيقا لذلك لا يسأل الشاحن عن عيب البضاعة الخفى بشرط أن يثبت أنه بذل العناية المعقولة لكشفه. كما أن الشاحن لا يسأل عن فعله متى تسبب فى الاضرار بالناقل إذا لم يكن لهذا الفعل من جانبه وصف الخطأ.

ويلاحظ أنه إذا جاز للناقل أن يتنازل عن أسباب الاعفاء المقررة لصالحه- تطبيقا للمادة ١/٥ كما تقدم- فإن ذلك لا يصح من الشاحن لأن مثل هذا التنازل منه يزيد حقوق الناقل وذلك باطل طبقا للمادة ١/٣.

الفرع الثالث
دعـوى المسئولية

أحـكام خـاصة

٦٠٣ - نظرا لاختلاف التشريعات فيما يتعلق بسقوط دعاوى مسئولية الناقل قررت الاتفاقية وضع بعض قواعد موحدة بحيث يطمئن أصحاب الشأن- فى الدول المختلفة- سلفا إلى معرفة الأسباب التى تؤثر فى دعواهم.

وأول ما يلاحظ أن المعاهدة أحلت قواحد خاصة باثبات الضرر أوردتها المادة ٦/٣، فإذا لم يراع المرسل إليه هذه القواعد ظلت دعواه مع ذلك مقبولة ولكنه يكون فى مركز سيىء من حيث الاثبات.

كما أن هذه القواعد خاصة فقط بدعاوى المسئولية ضد الناقل عن ضرر يسأل عنه طبقا للمعاهدة أى ضرر ولقع فى المرحلة. أما دعاوى المسئولية عن ضرر يسأل عنه وفقا للقانون الوطنى فتخضع لأحكام هذا القانون. كالضرر السابق على الشحن أو اللاحق للتفريغ.

٦٠٤ - ضرورة التحفظ أو الاخطار عند الاستلام - إذا كان الهلاك أو التلف ظاهرا :(١)

فتقضى المادة ٦/٣ أنه إذا لم يحصل اخطار كتابى بالهلاك أن التلف وبماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله فى ميناء التفريغ قبل أو فى وقت تسليم البضاعة ووضعها فى عهدة الشخص الذى يكون له الحق فى استلامها طبقا لعقد النقل فإن هذا التسليم يعتبر - إلى أن يثبت العكس - قرينة على أن الناقل سلم البضاعة بالحالة الموصوفة بها فى سند الشحن .

---

(١) حكمة محكمة النقض، وحيث أن الطعن أقيم على اربعة أسباب تنص الطاعنة بالسببين الأول والرابع منها على الحكم المطعون فيه القصير فى التسبيب والفساد فى الاستدلال والخطأ فى تعيين القانون وتأويله ، وبيانا لذلك تقول إنها تسكت أمام محكمة الموضوع بوجوب اعمال ما اتفقت عليه ارادة المتعاقدين في سند الشحن من انتهاء مسئولية الناقل بايداع البضاعة الجمارك أو المخازن العامة ، وهو الأمر الذى اجازته المادة السابعة من معاهدة بروكسل لسندات الشحن المنطبقة قانونا على رسالة النزاع - لكن الحكم مع تسلبه بصحة هذا الاتفاق استلزم لاعفاء الناقل من المسئولية بمقتضاه أن يثبت قيامه بتسليم البضاعة كاملة وسليمة إلى تلك المخازن ، رغم انه يفترض تسليمه لها بالكيفية المنصوص عليها فى سند الشحن طالما لم يحصل اخطار كتابى بالهلاك أو التلف وبماهيته عملا بالقرينة المقررة بنص المادة ٦/٣ من المعاهدة المذكورة ، ولا يتحقق هذا الاخطار فى المحرر المؤرخ ١٩٧٧/١/١٠ الذى اسمته المطعون ضدها احتجـ...ا بحريا لخلوه من تحديد لماهيته الهلاك أو التلف ، بما يعيب الحكم بالقصور والفساد فى الاستدلال والخطأ فى تطبيق القانون .

وحيث أن هذا النص غير سديد ، ذلك أن التسليم الذى تنتهى به مسئولية الناقل البحرى هو التسليم القانونى delivrance الذى يتميز عن التفريغ وهو مجرد عمليه مادية هو التسليم الفعلى للبضاعة من جانب الناقل إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه قانونا أو اتفاقا بعد تمكينه من فحصها ومعاينتها للتحقق من حالتها وعلاماتها وما إذا كان بها هلاك أو تجزاء أو تلف ، ومن ثم لابعد تسليما مبرئا لذمة الناقل ابداع البضاعة مخازن الجمارك أو المستودعات العامة حتى لو اتفق فى سند الشحن على ذلك لان مصلحة الجمارك وفق قانونها لا يمكن أن يكون نائبه عن المرسل إليه استلام البضاعة لما يترتب على هذه النيابة من التزامات وتبعات لا تتفق مع طبيعة عملها كادارة حكومية تقوم بمراقبة الواردات والصادرات والاشراف على دخولها أو خروجها من البلاد وتحصل ما قد يكون مستحقا عليها من جمركية ، وهى إذ تقوم باستلام البضاعة انما تقوم بذلك بناءا على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هى استيفاء الرسوم المستحقة ومن ثم لاينقض عقد النقل بهذا التسليم ولاتبرا به ذمة الناقل قبل المرسل إليه حتى ولو تضمن سند الشحن الاتفاق على انتهاء مسئولية الناقل بايداع البضاعة الجمارك والمخازن العامة لان فى ذلك وطبقا لما تقدم اعفاء من المسئولية يقع باطلا بطلانا مطلقا عملا بأحكام معاهدة بروكسل لسندات الشحن المنطبقة على واقعات النزاع ولا يحتج على ذلك بما ذهبت إليه الطاعنة من ان المادة السابعة من معاهدة سندات الشحن المعمول بها فى مصر قد اجازت مثل هذا الاتفاق ، إذ انها تشير إلى الاتفاقات حول مسئولية الناقل عن العجز أو التلف الذى يلحق بالبضاعة قبل الشحن أو بعد التفريغ ، اما الفترة التى تنقضى بين شحن البضاعة وتفريغها وهى فترة النقل البحرى بمعنى الكلمة فيفترض وقوع الضرر فيها على ما هو مستفاد من الاعمال التحضيرية للمعاهدة ،

ومن ذلك يبدو أن الاخطار يجب أن يكون كتابيا ، وليس لهذه الكتابة شكل خاص ، ويشترط القضاء أن يكون محددا Précis يذكر فيه الضرر على وجه التحديد فلا تكفى عبارة «كل الأضرار التى تكتشف»(١) ، وذلك على أساس أن النص مقصود به تعريف الناقل سلفا بما ينسب إليه ليعد دفاعه . وانما لا يلزم أن يكون البيان مفصلا .

والاخطار خاص بحالة الهلاك أو التلف .

ولا محل للاخطار عن تأخير البضاعة لأن من السهل اثبات هذا التأخير ، فضلا على أنه لا يعد هلاكا ولا تلفا .

ويصدر الاخطار من المرسل إليه أو من أى شخص له مصلحة قانونية ، إلى الناقل أو وكيله ، ويحرر فى ميناء التفريغ . ويوجه إلى الناقل فى ميناء التفريغ فى وقت اخراج البضاعة من حيازة الناقل لادخالها حيازة المرسل إليه أو وكيله فى الاستلام(٢) .

٦٠٥ - أما إذا كان هذا الهلام أو التلف خفيا :

فيجب أن يحصل الاخطار فى مدى ثلاثة أيام من التسليم livaison للمرسل إليه أو وكيله فى الاستلام . ويشبه التلف الخفى التلف الذى لا

=

لما كان ذلك وكانت المطعون ضدها قد تقدمت إلى الطاعنة باحتجاج بحرى غداة انتهاء تفريغ البضاعة فى ١٩٧٧/١/٩ لما لاحظته من وجود عجز واضرار بها وقد تسلمه الطاعن فى ١٩٧٧/١٠/١٠ وكان الحكم المتطعون فيه قد خلص إلى استبعاد تطبيق الاتفاق الوارد بسندالشحن بشأن انتهاء مسئولية الناقل بايداع البضاعة مخازن الجمرك أو المخازن العامة فإن النعى عليه باقصور والفساد فى الاستدلال والخطأ فى تطبيق القانون يكون على غير اساس ولا يغير من ذلك استناده خطأ إلى أن الطاعنة لم تقدم الدليل على تسليم البضاعة كاملة وسليمة إلى مخازن الجمارك إذ لمحكمة النقض تصحيحهفى هذا الشأن بغير أن تنقضه .

(نقض الطعن رقم ١٤٩٨ لسنة ٥٢ ق فى ١٨ يناير ١٩٨٨) .

(١) يشترط فى التحفظ أو الاحتجاج أن يسلم للناقل أو يثبت امتناعه عن استلامه فلا يكفى لاثبات حصول التحفظ - فى حالة انكار الناقل - مجرد تقديم صورة مطبوعة من الخطاب المتضمن له بل يجب تقديم الدليل على ارسال هذا الخطاب إلى الناقل .

نقض مصرى ٥ يناير ١٩٧٦ مجموعة النقض السنة ١٨ ص ٧٨ .

(٢) إذا تم تفريغ البضاعة بالجمرك فإن المرسل إليه لا يتسلمها مباشرة من الربان بل من الجمرك ولذلك قيل أن على المرسل إليه عمل التحفظات عند دخول البضاعة الجمرك لأن الربان يفقد كل سلطة له عليها فى هذه اللحظة ، وقيل وهو الراجح أن الاخطارات يجب عملها عندمايتسلمهالمرسل إليه حامل سند الشحن البضاعة فعلا ، فالاخطارات لا تجب عند دخولها الجمرك .

يستطيع المرسل إليه التحقق منه وقت الاستلام بأن كان فى حاجة إلى وزن أو قياس مثلا ، فيعطى ثلاثة أيام من وقت الاستلام لتوجيه الاخطار .

٦٠٦ـ أثر الأخطار :

ـ إذا عمل الاخطار أو التحفظ فى الموعد القانونى كان ذلك قرينة على حصول الضرر أثناء النقل وعندئذ تفترض مسئولية الناقل ، وهو يستطيع هدمها بأن يثبت سببا من أسباب ثلاثة :

١ ـ أن التحفظات لم تدون على وجه حق ، بأن يثبت أن البضاعة سلمت كما هى موصوفة فى سند الشحن وذلك طبقا لمحضر حرر فى مواجهة المرسل إليه مثلا .

٢ ـ أو أن الضرر يرجع إلى عيب خفى أو إلى حالة مستثناة .

٣ ـ أو أن الضرر سابق على الشحن أو لاحق على التفريغ . أو أنه لا يسأل عنه طبقا للقواعد العامة أو بمقتضى الشروط الصحيحة الواردة بسند الشحن . فإذا لم يثبت شيئا من ذلك ظل مسئولا ، وكان على المرسل مجرد اثبات قدر الضرر .

ـ أما إذا تقدم تحفظات افترض أن الناقل سلم البضاعة للمرسل إليه كما هو موضوعه فى السند(١) . وللمرسل إليه مع ذلك أن يهدم هذه القرينة ويثبت الضرر ، ومتى فعل انعقدت مسئولية الناقل دون أن يكلف المرسل إليه بيان المرحلة التى وقع الضرر خلالها .

وقد حكمت محكمة النقض فى شأن الاخطار أن :

«مفاد نص المادة ٦/٣ من معاهدة بروكسل لسندات الشحن أنه إذا لم يوجه المرسل إليه اخطارا كتابيا إلى الناقل أو وكيله من ميناء التفريغ قبل أو فى وقت تسليم البضاعة المشحونة يخطره فيه بما أصابها من هلاك أو تلف **بماهية هذا الهلاك أو التلف ، إذ جاء اخطار غير موضح به الضرر على وجه التحديد** ، فإن استلام المرسل إليه البضاعة يعتبر قرينة ـ إلى أن يثبت العكس ـ على أن الناقل قد سلمه البضاعة بالحالة الموصوفة بها فى سند الشحن .

---

(١) نقض مصرى ٢٤ يناير ١٩٦٧ مجموعة النقض السنة ١٨ ص ١٧٦ .

«وإنه إذا كان الحكم المطعون فيه لم ير فى محاضر تسليم البضاعة المشحونة إلى بعض الشركات ما يكفى لاثبات وجود العجز المدعى به لعدم تحريرها فى حضور مندوب الناقل وخلوها من توقيعه عليها فإن مجادلة الطاعن فى ذلك هى مجادلة موضوعية تدخل فى سلطة محكمة الموضوع من تقدير الأدلة تنحسر عنها رقابة محكمة النقض، ولا يقبل من الطاعنة ما تمسكت به عن أن المطعون ضده (الناقل) امتنع عن محضر التسليم النهائى للشحنة وإنه لم يكن فى وسعه اجباره على ذلك لأن هذا الدفاع يخالطه واقع، ولم يسبق طرحه على محكمة الموضوع فلا يقبل اثارته لأول مرة أمام محكمة النقض».

(نقض ٢١ أبريل ١٩٨٠ المجموعة عدد ٣١ ص ١١٦٠).

وعدم عمل الاخطار الوارد بالمادة ٦/٣ من معاهدة بروكسل يفيد قرينة على أن الناقل سلم البضاعة بالحالة التى تسلمها بها، ولكن عمله لا يفيد قرينة على أنه سلمها تالفة أو ناقصة بل أنه يسقط القرينة التى كانت تقوم فى حالة عمله، ويجب على المرسل إليه أن يقيم الدليل على الضرر كاملاً.

وإذا تعذر تحديد وقت حدوث العجز أو التلف افترض وقوعه أثناء الرحلة البحرية، بناء على الأعمال التحضيرية للمعاهدة.

(نقض ١٧ مارس ١٩٨٠ المجموعة ٣١ ص ٨٣٢).

٦٠٧ - تقادم الدعوى:

عرض البروتوكول لتقادم الدعوى على الناقل بوصفه كذلك، فقال فى المادة الأولى فقرة ثانياً: يلغى البند الرابع بالفقرة سادساً مكرر (وهى الفقرة التالية فى هذا النص) لا يسأل الناقل أو السفينة عما يتعلق بالبضاعة ما لم ترفع الدعوى خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذى كان ينبغى تسليمها فيه[٢]. ومع ذلك يجوز إذا وافق الأطراف مدة

---

(٢) نقض مصرى ٥ يناير سنة ١٩٦٧ مجموعة النقض السنة ١٨ ص ٧٨.

ولما كان للاخطار قيمة القرينة البسيطة فقد نصت المادة ٦/٣ على انه لا يترتب على الاخطارات اى اثر إذ كانت قد حصلت معاينة الضرر او التلف حضوريا بين الناقل والمرسل إليه او وكلائهما، لأن هذه المعاينة تعد اداة قطعية للاثبات. =

هذه المدة عندما ينشأ سبب لذلك . (ومقصود العبارة الأخيرة أنه لا يجوز مقدما تعديل مدة السنة وإنما يجوز ذلك بعد وقوع الحادث وكشف الضرر) . وقد تعتبر المفاوضات مانعا من سريان التقادم ، على ما سبق بيانه .

فإذا كان متفقا فى عقد النقل أو فى غيره على شرط التحكيم كان اعلان أحد الطرفين ببدء اجراءات التحكيم بمثابة اعلان رفع الدعوى ، لأن المقصود بالنص هو المطالبة القضائية أو ما يحل محلها قانونا أو اتفاقا .

وعرض البرتوكول **لدعوى الضمان** التى يرفعها من حكم عليه رجوعا منه على شخص مسئول أمامه عما حكم به عليه هو ، فقالت الفقرة ٣ من المادة الأولى :

« بعد الفقرة سادسا من المادة الثالثة (من الاتفاقية الأصلية) ، تضاف الفقرة « سادسا مكرر » الآتية :

« يجوز اقامة دعوى تعويض ضد طرف ثالث بعد فوات السنة المنصوص عليها فى الفقرة السابقة إذا رفعت خلال الوقت المسموح به طبقا لقانون المحكمة المختصة بالموضوع ومع ذلك لا يجوز أن يقل الوقت المسموح به عن ثلاثة شهور تبدأ من اليوم الذى يكون فيه الشخص الذى أقام دعوى التعويض قد سدد المطالبة أو يكون قد تم اعلانه فى الدعوى المرفوعة ضده » .

= وطبقا للمادة ٦/٣ من معاهدة بروكسل ترتفع عن الناقل كل مسئولية إذا لم ترفع الدعوى خلال سنة من تسليم البضاعة او من التاريخ الذى كان ينبغى تسليمها فيه . ومفاد ذلك أن التقادم لا يبدأ إلا من اليوم الذى سلمت فيه البضاعة فعلا للمرسل إليه أو لوكيله . فإذا استمر التسليم عدة أيام سرى التقادم من اليوم الذى انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها فى عهدة المرسل إليه ، اسكندرية الابتدائية ٢٦ يناير ١٩٥٨ المحاماة ٣٩ ـ ٦٣٦ .

و « ينطبق التقادم السنوى المنصوص عليه فى المادة ٦/٣ من معاهدة سندات الشحن على حالة عجز أو تلف البضاعة المسلمة كما يسرى على حالة عدم التسليم الكلى ، وذلك لقول النص أنه يسرى منذ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذى كان يجب تسليمها فيه ، وذلك خلافا للدفع بعدم القبول المقرر بالمادتين ٢٧٤ ، ٢٧٥ من قانون التجارة البحرى المصرى » .

نقض مصرى ٣ ابريل ١٩٦٨ مجموعة النقض السنة ١٨ ص ٨٩١ .

ولم يعرض البروتوكول ولا المعاهدة **لقطع التقادم ولا لوقفه**، فيرجع فيهما إلى قانون المحكمة أى القانون الداخلى فيما لا يتعارض ونص من نصوص المعاهدة وتعديلها.

وهذا التقادم خاص فقط بدعاوى المسئولية عن الأضرار الواقعة فى المرحلة البحرية، أى الأضرار الخاضعة للمعاهدة. أما غير ذلك من الدعاوى فتخضع للتقادم العادى أى المقرر فى المجموعة البحرية.

وعلى الناقل الذى يتمسك بالتقادم أن يثبت توافر شروط انطباقه، أى يبين فى أى مرحلة وقع السبب المنشىء للدعوى المرفوعة عليه والتى يتمسك بإكتمال مدة تقادمها(١).

٦٠٨- التوسع فى أحكام الدعوى والدفوع من حيث المسئولية ومن حيث المدعى عليهم:

فى ظل معاهدة بروكسل كان هناك اضطراب فى مدى تطبيق أحكامها على حالات المسئولية التقصيرية، إذ كان ثمة رأى يحرم الناقل من مزاياها على أساس أن المسئولية التقصيرية تخرج عن نطاقها، فأورد البروتوكول حكما يوسع من نطاق هذه المزايا، بل أورد حكما آخر يغطى مركز التابعين، بحيث لا يكون بإمكان المرسل إليه الحصول على تعويض أو حكم بالمسئولية ضد هؤلاء فى حالات كان لا يستطيع الحصول عليه فيها لو رفع الدعوى على الناقل، فأصبح مركز المرسل إليه واحدا أيا كان المسئول الذى يقاضيه.

يقول البروتوكول فى المادة الثالثة:

يتم إدخال المادة ٤ مكرر بعد المادتين الرابعة والخامسة من الاتفاقية:

---

(١) نقض مصرى ١١ فبراير ١٩٦٠ السابق وتعليقى عليه.

- وإذا تمسك الناقل بهذا التقادم ولم تجد المحكمة أن له حقا فى ذلك فليس لها أن تقضى من تلقاء نفسها بتطبيق تقادم آخر، لأن تطبيق التقادم يفترض التمسك به من جانب من يدعيه.

١ - تطبق الدفوع وحدود المسئولية المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية فى جميع الدعاوى ضد الناقل بالنسبة لفقد أو تلف البضاعة (لم يذكر التأخير أو ضررا آخر) موضوع النقل سواء كانت الدعوى مصدرها المسئولية التعاقدية أو التقصيرية.

٢ - إذا اقيمت دعوى من هذا القبيل ضد تابع الناقل أو وكيله (ولا يكون التابع أو الوكيل متعهدا مستقلا بذاته) فيكون لهذا التابع أو الوكيل أن يستفيد من الدفوع وحدود المسئولية التى يحق للناقل أن يثيرها بموجب هذه الاتفاقية.

٣ - لا يجوز أن تتجاوز مجموعة المبالغ المستحقة على الناقل ووكلائه وتابعيه بأية حال الحدود المبينة فى هذه الاتفاقية.

٤ - ومع ذلك لايخول لتابع الناقل أو وكيله الاستفادة من أحكام هذه المادة إذا ثبت أن التلف قد نتج عن فعل أو تقصير من التابع أو الوكيل ارتكب بقصد التسبب فى هذا التلف أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا التلف.

البـــاب السابع

أحكام اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع لعام ١٩٧٨ (اتفاقية هامبورج)

٦٠٩ - سبق أن قلنا إن اتفاقية هامبورج وضعت لتحل محل اتفاقية بروكسل الموضوعة سنة ١٩٢٥ ، وقد دخلت حيز التنفيذ فى مصر ابتداء من ١٩٩٠/١١/٣ ، بمقتضى قرار وزير الخارجية الصادر بتاريخ ١٩٩١/٢/١١ .

٦١٠ - تقـــديم :

على الرغم من الفارق الزمنى بين تاريخ ابرام الاتفاقية (بروكسل) وتاريخ صدور قانون هارتر السابق عليها ، فإن ظروف الملاحة البحرية التى وضعت فى كنفها كل من الوثيقتين ظلت متشابهة : تكنولوجيا قاصرة عن تأمين السفينة ضد مخاطر البحر ، ووسائل اتصال لا تمكن المجهز من أحكام الرقابة على الربان وهو فى عرض البحر ، وسندات شحن تحرر فى عبارات مبهمة وتحمل تحفظات تقعدها عن أداء وظائفها القانونية والاقتصادية . ولهذا لم تستطع الاتفاقية أن تحقق من التوازن بين مراكز ذوى الشأن فى النقل البحرى إلا بقدر ما جاء به قانون هارتر ورددته من بعده قواعد لاهاى : حماية محدودة للشاحن تتمثل فى ابطال شروط عدم المسئولية وفى استلزام حد أدنى من البيانات فى سند الشحن وتقييد الحق فى اضافة تحفظات اليه بوجود أسباب جدية تبررها . وحماية أوسع مدى للناقل على وجه الخصوص فى تقرير جملة أسباب قانونية لاعفائه من المسئولية وفى تحديد المسئولية بمبالغ قصوى لا مبالغة فيها . فإذا كان صحيحا أن الاتفاقية قد أكدت ما حققه قانون هارتر وقواعد لاهاى من خطوات نحو تحسين مركز الشاحن فى عقد النقل البحرى ، فإنها لم تضف جديدا فى هذا المجال وظلت فى اطار الأفكار السائدة فى عصرها التى كانت ترى أن

الناقلين أحق بالرعاية لأنهم يخاطرون بسفنهم لصالح التجارة الدولية . ولهذا سعد بها الناقلون والمؤمنون على المسئولية ، وقنع بها الشاحنون والمؤمنون على البضائع لتعذر الحصول على أفضل منها(١) .

وعاشت الاتفاقية أربعين عاما لم يرتفع خلالها صوت فى الأوساط العملية يطالب بتعديلها . أما النظريون فقد وجهوا اليها انتقادات كثيرة ، كغموض نصوصها ، واهمال العناية بتعيين نطاق تطبيقها ، وقصور الأساس الذى اتخذته لتعيين الحد الأقصى للمسئولية . ولعل أكثر ما تناوله النقد هو ذلك السيل من الأسباب القانونية للاعفاء من المسئولية لاسيما الدفع بالخطأ الملاحى الذى أسىء استعماله فى العمل حتى صار بمثابة ستار يحتمى به الناقل كلما تعذر عليه التمسك بدفوع أخرى للافلات من المسئولية . وزاد الأمر سوءا عندما جرى العمل على أوضاع انحرفت بها الاتفاقية عن الأهداف التى كانت تتغياها . ومن ذلك مثلا ذيوع استعمال خطابات الضمان التى يقدمها الشاحن إلى الناقل نظير قبول هذا الأخير اصدار سند شحن « نظيف » خال من التحفظات بشأن البضاعة مع وجود ما يبرر اضافة هذه التحفظات . هذا العمل أفسد الثقة فى سند الشحن وزلزل الأمل فى أن يكون ـ بعد ما أودع فيه من بيانات ـ معبرا عن الحالة الحقيقية للبضاعة .

وجاء أول نداء لتعديل الاتفاقية فى مطلع الستينات من أكثر ذوى الشأن رضاء عنها ، وهم ملاك السفن الانجليز ، وذلك فى أعقاب صدور حكم مجلس الوردات فى قضية السفينة Muncaster Castle الذى أدان الناقل بالمسئولية ورفض الدفع الذى تمسك به استنادا إلى أن الضرر حدث بسبب « عيب خفى فى السفينة لا تكشف عنه العناية الواجبة » . وهو من أسباب الاعفاء المنصوص عليها فى المادة الرابعة من الاتفاقية . وأقلق الناقلين تشدد المحكمة فى تفسير هذا النص وعقدوا الاجتماعات فى نواديهم لمناقشة الحكم وغيره من مسائل الاتفاقية ، وقرروا المطالبة بتعديلها ، دون أن يلقى مطلبهم بادىء الأمر آذانا صاغية لدى ملاك السفن فى الدول الأخرى . ثم .

---

(١) من محاضرات أستاذنا الدكتور محسن شفيق لطلبة دبلوم القانون الخاص بكلية حقوق القاهرة بعنوان « الجديد فى القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر ـ اتفاقية هامبورج بتاريخ ٣١ مارس ١٩٨٧ ـ سنة ١٩٨٥ ، ويعد الأستاذ الجليل الواضع الأساسى للاتفاقية .

ويجد القارىء فى ملحق هذا الكتاب النصوص الرسمية لاتفاقية هامبورج .

أخذت « اللجنة البحرية الدولية » الأمر على عاتقها وتقدمت فى مؤتمر استكهولم عام ١٩٦٣ بجملة مقترحات للتعديل ، كان أهمها اقتراح بتعديل المادة ١٠ التى تتكلم فى نطاق تطبيق الاتفاقية بإيجاز محل . واصطدم اقتراح التعديل بمعارضة شديدة كانت ترى أن من شأن ادخال تعديلات على الاتفاقية تفويض التوحيد التشريعى الذى حققته ، إذ ستنقسم الدول المصدقة على الاتفاقية والمنضمة اليها إلى طائفة تقبل التعديل وتصدق عليه وطائفة ترفض التعديل وتتشبث بالاتفاقية فى صورتها الأصلية ، فيعود التشتت التشريعى ، ويعود فى أذياله تنازع القوانين ، ويفقد النقل البحرى الاستقرار القانون الذى ظل ينعم به فى كنف الاتفاقية حقبة طويلة من الزمن . وانتهى المؤتمر إلى ترجيح مبدأ التعديل وأعد جملة توصيات على مؤتمر القانون البحرى فى دورته التالية ، وكانت الدورة الحادية عشرة المقرر عقدها خلال شهر مايو ١٩٦٧ بمدينة استوكهولم . وناقش هذا المؤتمر التعديلات المقترحة ولكنه لم يتخذ قرارا بسبب عدم الاتفاق على الشكل الذى تصدر فيه هذه التعديلات ، وارجأ القرار إلى الدورة الثانية عشرة التى كان مقرراً عقدها خلال شهر فبراير ١٩٦٨ بمدينة بروكسل . وفى هذه الدورة تم الاتفاق على التعديلات وعلى اصدارها فى شكل بروتوكول تم التوقيع عليه فى الجلسة الختامية بتاريخ ٢٣ فبراير ١٩٦٨ .

وفى سنة ١٩٦٨ أنشئت لجنة قانون التجارة الدولية التابعة للأمم المتحدة[١] للعمل على توحيد القواعد التى تسرى على التجارة الدولية وتنسيق الجهود التى تبذل فى المنظمات الدولية لهذا الغرض . واشتغلت اللجنة فى دورة الانعقاد الأولى بوضع برنامج عملها للسنوات التالية واختيار الموضوعات التى ينبغى أن تكون لها أولوية البحث . واختارت اللجنة جملة موضوعات لم يكن من بينها النقل البحرى .

وفى دورة الانعقاد الثانية (مارس ١٩٦٩) قررت اللجنة ادراج موضوع نقل البضائع بالبحر ضمن موضوعات الأولوية وأنشأت مجموعة عمل من احدى وعشرين دولة (من بينهما مصر) لاعداد مشروع اتفاقية

---

(١) المعروفة باسم Uncitral وهى الحروف الأولى من الاسم الرسمى وهو "United Naticns Commission of International Trade Law"

وكانت اللجنة عند انشائها مشكلة من ٢٩ دولة ثم زيد العدد إلى ٣٦ دولة وتمثل مصر فى اللجنة منذ انشائها .

دولية فى هذا الشأن لتحل محل اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ وبروتوكول عام ١٩٦٨ المعدل لأحكامها . وكان مصدر الاقتراح مؤتمر التجارة والتنمية الذى لاحظ أن الاتفاقية صارت غير صالحة لاقامة توازن مقبول بين مصالح الدول الناقلة ومصالح الدول الشاحنة وأغلبها من الدول النامية التى تنفق مبالغ طائلة فى نقل ما تصدره من منتجاتها وما تستورده من سلع لازمة للتنمية . ثم أن تطور عمليات النقل البحرى وفقا للتكنولوجيا الحديثة صار يقتضى اعادة النظر فى تنظيم العلاقات القانونية الناشئة عن العقد الذى يتم بموجبه هذا النقل .

وعقدت مجموعة العمل ثمانى دورات أعدت خلالها مشروع اتفاقية جديدة أقرته لجنة قانون التجارة الدولية فى دورتها التاسعة (مايو ١٩٧٦) وأوصت الجمعية العامة للأمم المتحدة بتوجيه دعوة إلى عقد دبلوماسى لمناقشة المشروع .

واستجابت الجمعية العامة لهذه التوصية وقررت دعوة المؤتمر إلى الانعقاد خلال عام ١٩٧٨ بمقر الأمم المتحدة بنيويورك أو بأى دولة توجه حكومتها دعوة إلى الأمين العام للأمم المتحدة لعقد المؤتمر بها . وتلقى الأمين العام دعوة من حكومة جمهورية المانيا الاتحادية (المانيا الغربية) لعقد المؤتمر بمدينة هامبورج ، وهى المدينة ذات الشأن الكبير فى المعاملات البحرية والماضى العريق فى أرساء قواعد القانون البحرى .

وانعقد المؤتمر بمدينة هامبورج فى الفترة من ٦ إلى ٣١ مارس ١٩٧٨ أو حضرته سبع وسبعون دولة من بينها مصر . كما حضره عدد كبير من المراقبين يمثلون منظمات دولية معينة بشئون النقل البحرى والتأمين البحرى والتجارة الدولية بوجه عام .

والمأمول أن تدرك الدول خطورة هذا الوضع فتقبل على اتفاقية هامبورج وتهجر غيرها ، لأنها أكثر الاتفاقيات ملاءمة لفلسفة المجتمع الدولى الحديث التى تنادى بالأخذ بيد الدول النامية ومعاونتها على تحسين ظروفها الاقتصادية والاجتماعية ، ولانها تضع فى اعتبارها التطور التكنولوجى الذى لم تعد معه مخاطر البحر بالشىء الذى لا يقهر ، ولا المسافات الشاسعة بمانع يحول دون مالك السفينة والاتصال بربانها وتبليغه ما يرى من تعليمات . ثم أن الاتفاقية تعبر بصدق عن الضمير الدولى ، اذ وضعت فى كنف الأمم المتحدة ، وناقشها مؤتمر واسع النطاق حضرته دول من كل القارات ، وتمثلت فيه جميع المصالح ، وسادته رغبة صادقة فى

التعاون على بلوغ حلول متزنة تغير من الوضع القائم دون أفراط فى زيادة أعباء الناقلين أو تفريط فى حماية الشاحنين .

وقد الزمت الاتفاقية الجديدة كل دولة تصدق أو تنضم إليها بالانسحاب من اتفاقية بروكسل ومن بروتوكولها ، على الأكثر فى مدة خمس سنوات (م ٣١) .

وهى تسرى بالنظر إلى الدولة التى تصدق عليها أو تنضم إليها بالنسبة إلى هذه الدولة من اليوم الأول من الشهر التالى لانقضاء مدة قدرها سنة من تاريخ ايداع وثائق تصديق أو انضمام هذه الدولة .

وتلتزم كل دولة متعاقدة بتطبيق أحكام الاتفاقية على عقود النقل البحرى للبضائع التى تبرم من تاريخ نفاذ الاتفاقية بالنظر إليها (م ٣٠) .

٦١١ ـ وسنعرض بايجاز لأهم أحكام اتفاقية هامبورج ، فنعرض أولا لنطاق تطبيقها من الناحية الفنية ، والناحية الدولية ، ثم للأحكام المنظمة لوثائق النقل ، ومسئولية الناقل والشاحن ، واخيرا لأحكام الدعاوى كما نظمتها .

ولا يغيب عن البال أن الاتفاقية تهدف إلى تنشيط وتيسير التجارة ، وعلى هذا الأساس ندور أحكامها كلها .

الفصل الأول

نطاق تطبيق الاتفاقية

١ ـ عقد النقل البحرى الخاضع للاتفاقية(١)

٦١٢ ـ هو العقد الذى يتعهد بموجبه الناقل بأن ينقل بضائع بطريق البحرِ من ميناء إلى آخر لقاء أجر (م ٦/١)(٢) .

ولهذا التعريف عنصران اساسيان فهو عقد نقل ، وارد على بضائع ، كما يتضمن ملاحظة .

١ ـ فهو عقد نقل بحرى ، وبذلك يستبعد النقل بطريق آخر ، كالبر أو الجو أو النهر ، كما يلزم أن يكون النقل البحرى بين ميناءين .

ويشمل النقل الفترة التى تكون فيها البضاعة فى حراسة الناقل منذ أن يتسلمها فى ميناء الشحن حتى يسلمها فى ميناء الوصول . (كما هو الحال فى القانون البحرى المصرى) .

وقد يشتمل النقل البحرى على عملية نقل مختلط ، أى نقلا يشمل آخر بالبر أو النهر أو الجو ، وهى ما يسمى النقل متعدد الوسائط Multimodel ، وهى صورة منتشرة بسبب استعمال المستوعبات أو الحاويات ، وعندئذ لا تغطى أحكام الاتفاقية إلا المرحلة التى تكون فيها البضاعة محل نقل بالبحر وهى فترة النقل من ميناء إلى ميناء (م ٦/١) .

٢ ـ البضاعة ـ والاتفاقية لا تغطى إلا نقل البضائع دون الأشخاص ، وهو ما يشمل ـ فوق ما يشمل ـ الحيوانات الحية ، والمستوعبات حيث تقول (م ٥/١) يشمل مصطلح « البضائع » الحيوانات الحية ، وحيثما

---

(١) يظل النقل البحرى الخارج عن نطاق الاتفاقية محكوما بالقانون البحرى المصرى وفى حدود نطاقه بمعنى أنه يخضع للقانون المصرى إلا إذا كان به عنصر أجنبى فيحدد القانون الذى يحكمه قواعد الاسناد الواردة فى القانون المدنى المصرى .

(٢) إلا أنه الأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذى يشمل نقلا بطريق البحر و كذلك نقلا بوسيلة أخرى ، عقد نقل بحرى ، إلا فى حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر (م ٦/١) .

تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصه نقاله أو أداة نقل مماثلة ، أو مغلقة . وتشمل البضائع أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة اذا قدمها الشاحن) أما إذا قدم الناقل هذه المستوعبات فلا يشملها لفظ البضاعة .

٣ ـ لا تسرى الاتفاقية على مشارطات الايجار ، على أنه فى حالة صدور سند الشحن استنادا إلى مشارطة ايجار تسرى أحكام الاتفاقية على سند الشحن المذكور إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سندا الشحن ، ان لم يكن هو المستأجر (م٢/٣) .

٢ ـ نطاق الاتفاقية من حيث الدولية

٦١٣ ـ وضعت الاتفاقية معيار التطبيقها سلبيا وآخر ايجابيا . فأما المعيار السلبى فهى لا تنطبق على النقل بين ميناءين واقعين فى دولة واحده ولو كانت من الدول المتعاقدة ولو كان هذا النقل يخرج من نطاق الملاحة الساحلية ـ وكذلك ـ ومن جهة أخرى ـ تسرى الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة أو الناقل أو الناقل الفعلى أو الشاحن أو المرسل إليه أو أى شخص آخر من أصحاب الشأن .

ووضعت المعيار الايجابى لتطبيقها ، بقولها أنها تسرى على النقل البحرى بين ميناءين فى دولتين مختلفتين (م ٢/١) ، ثم فصلت حالات تطبيقها فاشارت إلى حالات أربعة إذا توافرت واحدة منها بالاضافة الى كون النقل بين ميناءين فى دولتين مختلفتين ، تنطبق الاتفاقية :

الحالة الأولى : إذا كان أحد الميناءين المعينين فى العقد ـ ميناء الشحن أو ميناء التفريغ ـ واقعا فى دولة متعاقدة . فإذا كان الميناءان فى دولتين غير متعاقدتين فلا تسرى . والعبرة هى بالميناء المعين أى المذكور فى العقد .

الحالة الثانية : إذا نص فى عقد النقل على الخيار بين جملة موانى للتفريغ ثم يحصل التفريغ فى ميناء فيها فإذا كان هذا الميناء واقعا فى دولة متعاقدة سرت أحكام الاتفاقية . (وهنا المفروض أن ميناء الشحن يقع فى دولة غير متعاقدة لأنه لو كان فى دولة متعاقدة فان الاتفاقية تسرى حتما دون اعتبار لمكان ميناء التفريغ) ، وفى هذه الحالة الثانية تطبق الاتفاقية منذ بداية الشحن أى تحكم العقد من بدايته .

الحالة الثالثة : أن يصدر سند الشحن فى دولة متعاقدة ، يستوى فى ذلك أن يكون ميناء الشحن أو ميناء التفريغ واقعا فى دولة متعاقدة أو فى دولة غير متعاقدة . ومجرد صدور سند الشحن فى دولة متعاقدة لا يكفى لتطبيق الاتفاقية بل يلزم كذلك أن يكون النقل واقعا بين دولتين مختلفتين لأن هذا هو ضابط عام مشترك فى جميع الحالات تطبيق الاتفاقية .

والعبرة هى بالدولة التى يصدر فيها سندا الشحن وليس بالدولة التى يبرم فيها عقد النقل البحرى .

ويلاحظ أنه إذا نص فى عقد النقل البحرى على سلسلة متتابعة من الشحنات خلال مدة معينة فان كل شحنة تعامل كما لو كانت عقدا قائما بذاته ، فلا تخضع للاتفاقية إلا إذا جرى نقلها بين دولتين مختلفتين وتحققت احدى الحالات الأربع سالفة الذكر (م ٢/٢) ، فإذا تمت شحنة منها طبقا لمشارطة ايجار فهى لا تخضع وحدها للاتفاقية (م ٣/٢) الا إذا صدر سند شحن استنادا الى مشارطة الايجار وكان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن غير المستأجر .

٦١٤ - شرط برامونت Paramount Clause

هو الاتفاق بين ذوى الشأن فى النقل البحرى وفى سند الشحن على اخضاعه لأحكام اتفاقية دولية معينة فى شأن سندات الشحن أو لأحكام قانون معين نقل أحكام الاتفاقية ، على الرغم من أن السند لا يخضع بحسب الأصل لأحكام هذه الاتفاقية ، كما سبق ذكرنا .

وقد تضمنت اتفاقية هامبورج النص على أن الاتفاقية يجب تطبيقها كلما كان منصوصا فى سند الشحن ، أو الوثيقة الأخرى المثبته لعقد النقل البحرى ، على أن يخضع العقد لأحكام هذه الاتفاقية أو القانون أصدرته أى دولة لانفاذ هذه الأحكام (م ١/٢ هـ)[١] .

---

(١) وقد يقال ولم النص على الشرط فى الاتفاقية والحال أن للمتعاقدين الحرية فى اختيار القانون واجب التطبيق على العقد الذى يبرمانه عملا بمبدأ سلطان الارادة الذى فى مجال التجارة الدولية قدسيةخاصة حتى فى الدول التى تفرض عليها الظروف الاقتصادية أو الايدلوجية الاجتماعية تقييد حرية التعاقد ؟ والجواب أن لجازة الاتفاق على تطبيق أحكام الاتفاقية حيث لا تكون واجبة التطبيق وذكر حالة هذا الاتفاق بين الحالات التى يكون فيها تطبيق الاتفاقية الزاميا معناه أن القاضى الوطنى يكون ملزما بتطبيق أحكام الاتفاقية على العقد بوصفها أحكاما دولية لها الأرجحية على أحكام القانون الوطنى إذا وقع

ولا يرتب شرط برامونت أثره ألا اذا نص عليه فى سند الشحن ليعلم كل من يتعامل بالسند أنه خاضع لأحكام الاتفاقية بارادة منشئه .

كذلك لا يترتب أثره إلا اذا كان الناقل دولياً فى حكم الاتفاقية المراد اخضاع سند الشحن لها .

٣ ـ تفسير نصوص الاتفاقية

٦١٥ ـ تقضى المادة ٣ أن « يراعى عند تفسير أحكام هذه الاتفاقية وعند تطبيقها طابعها الدولى ، وضرورة الحرص على التزام نهج موحد » .

« وتتطلب مراعاة « الطابع الدولى » أو « النهج الموحد » من القاضى أن يسلك فى تفسير نصوص الاتفاقية منهجا مختلفا عن تفسير النصوص الوطنية ، فلا يأخذ فى اعتباره الظروف المحلية وحدها ، ولا يقيد نفسه بالنظريات السائدة فى تشريعه ، ولا يتعصب للاراء الفقهية التى أثرت فى تكوينه القانونى ، ولا ينحى بمصلحة التجارة الدولية فى سبيل منفعة زهيدة تعود على دولته . هذا الأفق الضيق هو ما أرادت الاتفاقية أن تنأى بالقضاة عنه ، فدعتهم إلى تخطى الحدود الاقليمية إلى المجال الدولى حيث تسود مبادىء عليا ، كاستقلال الارادة وتقديس العقد ، والتوازن بين المصالح المتعارضة ، وازالة العقبات القانونية التى تعترض حركة السلع والاسراع فى انهاء المنازعات ، وكلها مبادىء تتدفق فى روح الاتفاقية وتنطق بها نصوصها .

ويتطلب الحاجة إلى « التوحيد التشريعى » أو « النهج الموحد » من القاضى أن يقدر الظروف التى وضعت فيها نصوص الاتفاقية والحلول التى أخذت بها ، فكلها كان ثمرة محاولات مضنية لتقريب وجهات النظر والتوفيق بين المصالح المتعارضة Compromise بغية أن تلقى الاتفاقية قبولا لدى أكبر عدد من الدول وتتسع رقعة التوحيد التشريعى ، هذه الحقيقة

= التنازع بينهما . ويقع هذا التنازع حيثما فى الدول التى تنقل أحكام الاتفاقية إلى تشريعاتها الوطنية مع ادخال تعديلات عليها ، كما فعلت فرنسا مثلا بالنظر إلى اتفاقية بروكسل .

الأستاذ محسن شفيق فى محاضراته سالفة الذكر ص ٣٣ .

تفسر ما يبدو أحيانا من ضعف فى صياغة بعض النصوص وتعقيد فى بعض الحلول ، لأن هذا شأن كل عمل يبغى الارضاء قبل الدقة الفنية ، وثمن التنازلات والتضحيات المتبادلة . وعلى القاضى أن يضع هذه الحقيقة نصب عينيه ، وهو يفسر نصوص الاتفاقية ، فلا يعادى نصا لمجرد أن صياغته غريبة عليه ، ولا يرفض حلا لمجرد أنه لا يتفق وحكم قانونه الوطنى ، ثم على القاضى أن يتابع التطبيقات القضائية على أحكام الاتفاقية فى الدول الأخرى ، وأن يساير بقدر المستطاع الرأى الغالب فى هذا القضاء لكى لا يتشتت التفسير وتضيع الفائدة المرجوة من التوحيد »[1] .

---

(١) محسن شفيق ، المحاضرات السابقة ، ص ٣٥ ، ٣٦ .

الفصل الثانى

وثائق النقـل

٦١٦ ـ عرفنا أن عقد النقل عادة يثبت بوثيقة تسمى سند الشحن ، يقوم إلى جانب وظيفته فى اثبات العقد بتضمينه أهم بياناته قيامه بوظيفة أخرى هى أن يمكّن المرسل إليه من تسلم البضاعة من الناقل عند وصولها ، ويكون ممثلا حيازة البضاعة فيمكّن من التصرف فيها وهى فى الطريق . وإلى جانب سند الشحن هناك وثائق أخرى رأيناها ، كالايصال الذى يحرره الربان باستلام البضاعة للشحن ، وأمر أو إذن التسليم .

وقد عرضت اتفاقية هامبورج لوثائق النقل فى المواد ١٤ إلى ١٧ (سند الشحن) والمادة الأولى (وثائق النقل الأخرى) .

٦١٧ ـ أولا : تعريف سند الشحن : تقضى المادة ٧/١ أن يقصد بمصطلح « سند الشحن » وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقى الناقل للبضائع أو شحنه لها ، ويتعهد الناقل ، بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة ، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص فى الوثيقة يقضى بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى ، أو تحت الاذن ، أو لحاملها .

ويفهم من ذلك :

١ ـ أن سند الشحن يثبت عقد النقل .

٢ ـ أنه يثبت تسلم البضاعة للنقل (سند لاجل الشحن) أو شحنها (سند الشحن أو السند المشحون) .

٣ ـ أنه ينشىء تعهد الناقل بتسليم البضاعة عند الوصول لمن يتقدم بالوثيقة مقابل استردادها منه .

ولا يلزم أن يذكر السند صراحة تعهد الناقل بتسليم البضاعة للمستفيد من سند الشحن فان هذا التعهد مفترض ضمنا منه ، ويتضمن السند بذاته وجوده متى صدر فى أحد الأشكال الثلاثة : الاسمى والاذنى ولحامله .

٤ ـ السند معد لأداء وظائف معينة ، هى اثبات العقد واثبات الشحن وتمثيل حيازة البضاعة ، ولذلك يلزم فيه ذكر البيانات التى تمكنه من أداء هذه الوظائف وهذا هو الحد الادنى للبيانات المطلوبة فيه ، لاعتباره سند شحن ، فإذا نقص من الورقة بيان أو بيانات فلا يؤدى ذلك إلى فقدانها لصفتها كسند شحن مادامت البيانات الباقية فيها تكفى لاثبات ابرام عقد النقل وتسلم البضاعة من الشاحن أو شحنها فعلا وما ينشىء تعهد الناقل بتسليمها عند الوصول .

٦١٨ ـ **ثانيا : اصدار سند الشحن** : نكرر هنا ما قلناه فى عقد النقل البحرى فى القانون المصرى ، الذى أخذ بحكم اتفاقية هامبورج فى معظم نصوصه ، ونقول ان الناقل ملزم التزاما أساسيا عند تسلمه البضاعة من الشاحن أن يعطيه ـ بناء على طلبه ـ سند شحن (م ١/١٤) ولا يجوز الاتفاق على خلاف ذلك (م ٢٣)(١) ، ومتى شحنت البضاعة كان للشاحن أن يطالب الناقل بأن يدون على هذا السند الذى لا يثبت شحن البضاعة عبارة « مشحون » لاثبات الشحن فعلا على سفينة معينة واسمها وتاريخ الشحن ، أو أن يستبدل بسند الشحن السابق تسليمه سندا آخر مشحونا ، والخيار للناقل (م ٢/١٥) .

ويجب أن يوقع على سند الشحن الناقل أو من ينوب عنه فى ذلك كالربان (م ٢/١٤) ويجوز أن يكون التوقيع بخط اليد أو بالصورة المطابقة للأصل أو بالتثقيب أو بالخاتم أو بالرموز أو مثبتا بأى وسيله آليه أو اليكترونية أخرى إذا كان ذلك لا يتعارض مع قوانين البلد الذى يصدر فيه سند الشحن (م ٣/١٤) .

ويلزم أن يذكر فى السند عدد النسخ التى صدر فيها سند الشحن (م ١/١٥ ح) .

٦١٩ ـ بيانات سند الشحن Particulars

أوجبت الاتفاقية ذكر بيانات معينة فى سند الشحن اعتبرتها ضرورية لكى يؤدى السند وظائفه ، فنصت عليها بقولها « فيما يتضمن » ، بما يفيد امكان ذكر بيانات أخرى (م ١/١٥) .

---

(١) يسمى القانون المصرى (م ١٩٩) هذا السند ايصالا .

وهذه البيانات فيها ما يتعلق بالبضاعة ، ومنها ما يخص أطراف عقد النقل ، وشروطه ، وبيانات تتعلق بالسند ذاته .

أ - بيانات البضاعة :

يلزم أن يتضمن السند البيانات الآتية :

١ - الطبيعة العامة للبضائع ، والعلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع وبيانا صريحا بالصفة الخطرة للبضائع ، ان كانت لها هذه الصفة ، وعدد الطرود أو القطع ، ووزن البضائع أو كميتها معبرا عنها على نحو آخر ، وكل ذلك طبقا لما يقدمه الشاحن . ولم يشترط النص أن يكون تقديمها من الشاحن كتابة (على خلاف القانون المصرى) .

٢ - الحالة الظاهرة للبضائع ، كحالة الأوعية أو الأغلفة أو المستوعبات إن وجدت .

٣ - بيان بوجود اتفاق على شحن البضاعة على سطح السفينة ، أو على جواز شحنها على السطح إن وجد مثل هذا الاتفاق .

ب - البيانات الخاصة بأطراف العقد :

١ - اسم الناقل ومركز أعماله الرئيسى ، ويجب أن يحمل السند توقيع الناقل أو مندوبه فى ذلك .

٢ - اسم الشاحن .

٣ - اسم المرسل اليه ، إن كان الشاحن قد سماه .

جـ - شروط عقد النقل :

١ - ميناء الشحن المنصوص عليه فى العقد والتاريخ الذى تسلم فيه الناقل البضاعة فى هذه الميناء .

٢ - تاريخ أو فترة تسليم البضائع فى ميناء التفريغ إذا اتفق على التاريخ أو الفترة صراحة بين الطرفين .

٣ - ما يستحق على المرسل إليه من أجرة النقل ، أو إشارة أخرى تدل على أن أجرة النقل مستحقة عليه .

٤ - البيان المشار إليه فى الفقرة ٣ من المادة ٢٣ ، وهو أن النقل يخضع لأحكام الاتفاقية التى تبطل كل اتفاق مخالف لهذه الأحكام ويكون من

شأنه الاضرار بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه . وحكمة ذلك لفت نظر الغير إلى هذا البطلان .

٥ ـ الاتفاق على زيادة الحد الأعلى للمسئولية ، أن وجد .

د ـ البيانات المتعلقة بسند الشحن ذاته :

١ ـ مكان اصدار السند ، وقد يكون غير المكان الذى ابرم فيه العقد أو غير ميناء الشحن .

٢ ـ عدد النسخ الى حررت ، ان وجدت .

٣ ـ اسم السفينة أو السفن التى تم عليها الشحن ، وتاريخ أو تواريخ الشحن ، وذلك إذا كان السند صدر قبل الشحن ودونت عليه كلمة « مشحون » .

٦٢٠ ـ جزاء بيانات سند الشحن :

نصت قواعد هامبورج (المادة ٣/١٥) على أنه « لا يؤثر خلو سند الشحن من تفصيل أو أكثر من التفاصيل المشار اليها فى هذه المادة على الصفة القانونية للوثيقة بوصفها سند شحن على أن تكون ، مع ذلك ، مستوفية للشروط المنصوص عليها فى الفقرة السابعة من المادة الأولى » ، ومعنى ذلك أن السند يظل مع خلوه من بعض البيانات الالزامية محتفظا بصفته القانونية كسند شحن إذا كان لا يزال يتضمن عناصر التعريف الذى ورد له فى المادة ٧/١ ، أى يثبت إبرام عقد النقل ، وتسلم الناقل البضاعة من الشاحن ، أو شحنها ، وينشىء تعهد الناقل بتسليم البضاعة إلى من يتقدم فى ميناء الوصول لمن يتقدم بالسند إليه .

وبالتطبيق لهذا الأصل لا تعتبر الوثيقة سند شحن :

ـ إذا خلت من بيانات البضاعة لأنها لا تثبت تسلمها أو شحنها .

ـ أو إذا أخلت من اسم الناقل أو توقيعه أو اسم الشاحن لأنها لا تثبت إبرام عقد النقل .

وما عدا ذلك فلا يؤثر تخلفه فى وصف سند الشحن ، وإنما أثره ينحصر فى أن السند لايكون حجة فى إثبات البيان الناقص .

٦٢١ - حجية سند الشحن فى الإثبات :[١]

١ - لما كانت قواعد هامبورج تفترض أن السند نظيف أى خال من التحفظات وموقع عليه من الناقل فهو حجة عليه بما يتضمن من بيانات عن البضاعة وغيرها ومن البيانات ، أى يثبت أنه تسلمها أو شحنها ، كما يثبت حالتها الظاهرة .

٢ - فى العلاقة بين الناقل والشاحن ، يكون السند قرينة على أن الناقل تسلم البضاعة بالحالة الموصوفة بها فيه وعلى شحنها إذا كان سندا مشحونا . ولكن هذه قرينة بسيطة (م ٣/١٦) يجوز لكل من طرفيه إثبات ما يخالفها .

٣ - سند الشحن الذى يخلو من ذكر أجرة النقل ، أو الذى لا يوضح بشكل آخر أن أجرة النقل مستحقة على المرسل إليه ، أو الذى لا يبين أن غرامة التأخير الناشئة فى ميناء الشحن والمستحقة على المرسل إليه ، يعتبر قرينة ظاهرة على عدم استحقاق دفع أجرة النقل أو غرامة التأخير المذكورة على المرسل إليه ، على أنه لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك متى انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث ، بما فى ذلك أى مرسل إليه يكون قد تصرف بحسن نية اعتمادا على خلو سند الشحن من مثل هذا البيان (م ٤/١٦) .

٤ - بالنسبة إلى الغير ، وهو حامل السند بشرط أن يكون حسن النية ، كالمرسل إليه ومشترى البضاعة والمؤمن عليها ، بعد السند قرينة قاطعة حماية للظاهر ، فلا يجوز للناقل إثبات ما يخالف بيانات السند .

٦٢٢ - التحفظات Résérves :

على الشاحن تقديم البيانات المتعلقة بالبضاعة عند تسليمها إلى الناقل ، ويتحقق الناقل من هذه البيانات عند تسليم البضاعة إليه وقبل تحرير سند الشحن لأنه يلزم بتسليمها بالحالة التى تلقاها بها ، وقد رأينا أن الناقلين دراجة على وضع تحفظات على هذا البيان ، وأن هذه التحفظات كانت دراجة de style ، وهى تضعف من حجية سند الشحن فى الاثبات لأنها تهدم

---

(١) لم نعرض قواعد هامبورج لتمثيل السند لحيازة البضاعة لأن ذلك يتعلق بعقد البيع والقواعد هدفها تنظيم عقد النقل .

القرينة المستفادة من صدق بياناته ، وهذه التحفظات هى المسماه بشروط « الجهل بالوزن أو ما يماثلها » ، فيصبح على من يدعى على الناقل إثبات ما يدعيه دون أن يمكنه الاستناد إلى سند الشحن .

وقد نصت الاتفاقية على أنه لا يجوز وضع أى تحفظ إلا فى إحدى حالتين : قيام الشك فى صحة البيان ، أو عدم توافر وسائل التحقق منه ، وتلزم الناقل فى الحالتين أن يذكر البيان الذى يشك فى صحته أو لا يملك وسائل التحقق منه ، كما اشترطت أن يكون التحفظ مسببا (م ١/١٦) .

ولا تسرى هذه الأحكام على الحالة الظاهرة للبضاعة لأن هذا البيان لا يقدمه الشاحن ولأن الناقل هو الذى يدونه بعد فحصها ، ولذلك فإن بيان الناقل (كالأوعية ممزقة أو الصناديق مهشمة أو الأجولة بها سيلان) لا تعتبر تحفظا ، فإذا لم يدون فى سند الشحن اعتبر أنه تسلم البضاعة سليمة .

٦٢٣ ـ ضمان الشاحن صحة بيانات البضاعة :

تقول م ١/١٧ « الشاحن ضامن للناقل صحة البيانات المتعلقة بالطبيعة العامة للبضاعة وبعلاماتها وعددها ووزنها وكمياتها التى قدمها لكى تدرج فى سند الشحن ، ويلزم الشاحن بتعويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم صحة هذه البيانات ويظل الشاحن مسئولا وإن قام بتحويل سند الشحن إلى الغير » .

وقول النص أن الشاحن « ضامن » ومعناه أن الضمان يشغل ذمة الشاحن سواء كان مخطئا أو غير مخطىء ، بخلاف القول إنه مسئول ، فإذا قدم الشاحن بيانا كاذبا بسبب سهو أو قوة قاهرة فإنه برغم حسن نيته يظل مسئولا .

وهو يسأل عن كل النتائج ، كالتعويضات التى يضطر إلى دفعها للغير والمصروفات التى يتحملها نتيجة البيان كالغرامات أو الرسوم التى يلتزم الناقل بدفعها .

ويلتزم الشاحن بذلك ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير

٦٢٤ ـ خطابات الضمان :

١ ـ سبق أن عرضنا للأسباب التى كانت تدفع الناقلين إلى قبول خطابات ضمان من الشاحنين نظير إصدارهم السند نظيفا أى خاليا من كل تحفظ . وقد نظرت اتفاقية هامبورج إلى المسألة فعالجتها فى المادة ٢/١٧ ، ٣ ، ٤ . فقالت :

٢ ـ كل كتاب ضمان أو إتفاق يتعهد الشاحن بموجبه بتعويض الناقل عن الخسارة التى تنتج عن قيام الناقل أو شخص يتصرف نيابة عنه بإصدار سند شحن دون إدراج تحفظ بشأن البيانات المقدمة من الشاحن لادراجها فى سند الشحن ، أو بشأن الحالة الظاهرة للبضائع ، يكون باطلا ولا يترتب عليه أى أثر تجاه أى طرف ثالث ، بما فى ذلك أى مرسل اليه ، يكون قد حول إليه سند الشحن .

٣ ـ يعتبر كتاب الضمان أو الاتفاق المشار إليه ساريا تجاه الشاحن ، ما لم يكن الناقل أو الشخص الذى يتصرف نيابة عنه قد نوى ، بعدم إدراجه التحفظ المذكور فى الفقرة ٢ من هذه المادة ، غش طرف ثالث ، بما فى ذلك أى مرسل إليه ، يكون قد تصرف اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع فى سند الشحن . وفى الحالة الأخيرة ، إذا كان التحفظ غير المثبت متعلقا ببيانات يكون الشاحن قدمها لادراجها فى سند الشحن ، لا يحق للناقل أى تعويض من الشاحن بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة .

٤ ـ فى حالة الغش المتعمد المشار إليه فى الفقرة ٣ من هذه المادة ، يسأل الناقل دون أن يحق له الاستفادة من تحديد المسئولية المنصوص عليه فى هذه الاتفاقية عن الخسارة التى تلحق بطرف ثالث بما فى ذلك أى مرسل إليه ، لأنه قد تصرف اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع فى سند الشحن .

٦٢٥ ـ وثائق النقل الأخرى :

هناك وثائق أخرى تصدر بمناسبة عقد النقل البحرى ، كالايصال باستلام البضاعة ، وأوامر التسليم التى يصدرها الناقل ويسلمها للشاحن بعد استرداد السند منه . هذه الأوراق أو الوثائق تثبت تسلم الناقل البضاعة والتزامه بتسليمها ، ولكنها لا حيازة البضاعة ، وتقول المادة ١٨ « متى أصدر الناقل وثيقة أخرى غير سند الشحن لاثبات تسلم البضاعة الواجب

نقلها ، اعتبرت هذه الوثيقة قرينة ظاهرة على إبرام عقد النقل البحرى وتلقى الناقل للبضائع كما هى موصوفة فى تلك الوثيقة » .

١ - والنص خاص بالوثائق التى تثبت تسلم الناقل البضاعة ، ومثالها الايصال الذى يوقعه الناقل .

٢ - وهو يعتبر قرينة على تسلم الناقل البضاعة بالحالة الموصوفة بها ، وحجيته فى الاثبات أقل من حجية سند الشحن إذ يجوز هدم القرينة فى علاقة الطرفين ، وبالنسبة إلى الغير .

الفصل الثالث
أحكام مسئولية الناقل البحرى

٦٢٦ ـ من هم أطراف النقل البحرى وما هو العقد :

أوردت اتفاقية هامبورج (م ١) تعريفا للناقل البحرى بقولها « يقصد بصطلاح الناقل كل شخص أبرم عقدا أو أبرم باسمه عقد مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر ، ويقصد بالناقل الفعلى كل شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا النقل ، ويشمل كذلك أى شخص آخر عهد إليه بهذا التنفيذ .

أما الشاحن فهو كل شخص أبرم مع الناقل عقدا أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل البضائع بطريق البحر ، أو كل شخص يسلم بضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل فى إطار عقد النقل البحرى .

ويقصد بالمرسل إليه الشخص الذى له الحق فى تسلم البضائع .

ويقصد بعقد النقل البحرى عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة ، إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذى يشمل نقلا بطريق البحر وكذلك نقلا بوسيلة أخرى ، عقد نقل بحرى ، إلا فى حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر .

٦٢٧ ـ فترة مسئولية الناقل وفقا للاتفاقية :

« مسئولية الناقل عن البضائع تشمل المدة التى تكون فيها البضائع فى عهدة الناقل فى ميناء الشحن وأثناء النقل وفى ميناء التفريغ » .

وهى تعتبر فى عهدته اعتباراً من الوقت الذى يتلقى فيه البضائع حتى الوقت يقوم فيه بتسليمها فى مكان الوصول ، أى من وُقت تسلمها فى ميناء الشحن من الشاحن أو نائبه (أو سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح السارية فى ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن) حتى تسليمها للمرسل إليه أى يوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد

أو العرف المتبع فى التجارة المعينة بميناء التفريغ وذلك فى الحالات التى لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل ، وإذا كانت القوانيين أو اللوائح فى ميناء التفريغ توجب تسليم البضاعة إلى سلطة أو طرف ثالث ، أنتهت مسئولتيه عند هذا التسليم (م ٤) .

وهكذا لا تنتهى مسئوليتة الناقل إلا بخروج البضاعة من حراسة الناقل بالتسليم للمرسل إليه . وكذلك رأينا هذا الحكم فى القانون المصرى .

التزامات الناقل ـ الأصل مسئوليته :

٦٢٨ ـ الأصل أن يسأل الناقل عن كل حادث ينشأ عنه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها ، والاستثناء الذى يحتاج إلى أثبات هو عدم مسئوليته(١) عنه ، وله أن يثبت أنه هو ووكلاؤه وتابعوه اتخذوا كل التدبير لا المعقولة لتجنب وقوع الحارث

تقول المادة ٥ : « يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها ، وكذلك الناتجة عن التأخر فى التسليم إذا وقع الحادث الذى تسبب فى الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع فى عهدته على الوجه المبين فى المادة ٤ إذا لم يثبت الناقل أنه قد أتخذ هو ومستخدموه ووكلاؤه جميع ما كان يلزم اتخاذه بشكل معقول من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته . » .

وتقاس التدابير المعقولة بمعيار مادى هو ما كان يفعله الناقل المتوسط الحرص بين ظروف مشابهة .

والناقل عليه اتخاذ هذه التدابير المعقولة لمنع وقوع الحارث الذى سبب العذر ، وكذلك لمنع نتائجه أو الحد من آثارها أذا كان وقوعه محتما ، كالقوة القاهرة .

---

(١) المرفق الثانى للاتفاقية ، وهو يقول : من المفهوم أن مسئولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الاهمال المفترض ، ويؤدى ذلك ، كقاعدة ، أن يقع عبء الأثبات على الناقل ، إلا أن هذه أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات .

٦٢٩ ـ المسئولية فى حالة نقل الحيوانات الحية :

خففت القواعد من مسئولية الناقل فى حالة نقل الحيونات الحية :

فالأصل أن لا يسأل الناقل عن هلاك الحيوان أو حدوث جروح له أو أمراض أو التأخر فى تسليمه إذا أمكن نسبة ذلك إلى المخاطر الخاصة التى تلازم هذا النوع من النقل (م ٥/ ٥) .

والأصل أن الناقل هو المكلف بعبء الاثبات بإن يبين بالضبط الخطر الذى أدى إلى الضرر ، وهو إثبات عسير ، خففته القواعد بإقامة قرينة فى صالحه تفترض نسبة الضرر إلى المخاطر الخاصة إذا أثبت الناقل أمرين :

١ ـ أن الشاحن أصدر إليه تعليمات خاصة بشأن نقل الحيوان وأن الناقل نفذها .

٢ ـ ووجود احتمال أن يكون الضرر ـ فى الظروف التى وقع فيها الحادث ـ راجعا إلى المخاطر الخاصة التى تلازم نقل الحيوان .

فالمطلوب من الناقل ليس هو تأكيد نسبة الضرر إلى أحد المخاطر بل مجرد احتمال هذه النسبة .

وإذا توافرت عناصر هذه القرينة لم يكن الناقل مسئولا ، إلا إذا أمكن للشاحن أن يقيم الدليل على خطأ أو إهمال من الناقل أو أحد تابعيه .

٦٣٠ ـ شحن البضائع على السطح :

واجهت الاتفاقية هذه المسألة فى المادة ٩ بقولها أن المبدأ هو تحريم شحن البضاعة على سطح السفينة ، إلا إذا جرى العرف أو وافق الشاحن أو أوجبه القانون . وقد يكون الاتفاق بين الطرفين قاطعا فى وجوب إجراء الشحن بهذه الطريقة ، وقد يكون بمنح الربان رخصة إجرائه إذا أراد . ويجب ذكر هذا الاتفاق فى سند الشحن لكى يحتج به على الغير وعلى الشاحن . فإذا لم يذكر قامت القرينة على عدم وجود الاتفاق عليه ، وهى قرينة بسيطة بالنسبة للشاحن يجوز للناقل هدمها بالتدليل على وجود الاتفاق ولكنها بالنظر إلى الغير الذى حصل على سند الشحن بحسن نية قرينة قاطعة .

وإذا كان الناقل مأذونا (بموجب الاتفاق أو العرف أو القانون) فى إجرائه كان مسئولا عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها حسب

المادة ٥ أى تكون مسئوليته مفترضة ، ولكن له نفيها بإثبات أنه ووكلاؤه وتابعوه اتخذوا التدابير المعقولة لمنع وقوع الحادث ونتائجه .

فإذا كان الناقل غير مأذون وخالف حظر الشحن على السطح وأصيبت البضاعة أو تأخر وصولها بسبب يرجع إلى واقعة شحنها على السطح دون غيرها كان الناقل مسئولا وكانت قرينة مسئوليته قاطعة لا تقبل إثبات العكس (م ٣/٩) .

وعلى المدعى وحده إثبات أن سبب ما يدعيه يرجع إلى واقعة الشحن على السطح وحدها .

ويكون للناقل أن يفيد من تحديد مسئولية ، ويحرم من التحديد إذا ثبت أنه شحن على السطح بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث . وهو قصد مفترض (م ٤/٩) .

٦٣٢ ـ المسئولية عند تعدد الناقلين :

عرضنا لهذه المسألة عند دراسة عقد النقل وفقا للقانون المصرى وتضيف أن الاتفاقية عرضت كذلك لها فى المادة ١١ ، بحلول مماثلة (م ١٠) .

٦٣٣ ـ استثناء من المسئولية (١) حالة الحريق :

يقصد بالحريق اندلاع اللهب ، أما إذا اقتصر على مجرد تصاعد الدخان أو تفحم البضاعة فلا يعتبر ذلك حريقا .

وقد نصت على هذا الاستثناء المادة ٤/٥ ، وهو استثناء يبرره أن الحريق غالبا يكون مجهول السبب ، وأنه غالبا ما يصيب السفينة أيضا وليس البضاعة فقط . قالت المادة : « يسأل الناقل فى حالة الحريق بشرط أن يثبت المدعى أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه : فلا تفترض مسئوليته ابتداء إذا هلكت البضاعة أو تلفت أو تأخر وصولها .

وإذا لم يثبت المدعى أن الحريق يرجع إلى خطأ أو إهمال من الناقل أو وكلائه أو مستخدميه فلا مسئولية على الناقل ، إلا إذا قام الدليل على

خطئهم فى اتخاذ التدابير المعقولة لاطفاء الحريق بعد حدوثه أو للحد من آثاره.وتكون مسئولية بقدر الضرر الناشىء عن هذا الاهمال وحده .

٦٣٣ ـ (٢) حالة الانقاذ :

فيما عدا العوارية العامة ، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن تدابير لانقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لانقاذ الممتلكات فى البحر (م ٦/٤) فهو لا يسأل عن التدابير التى يتخذها لانقاذ الأرواح فى البحر ، أما إنقاذ الأموال فى البحر فيلزم أن تكون التدابير معقولة .

والانقاذ هو السبب المقبول للاعفاء .

وغالبا يحصل انحراف السفينة عن خطر سيرها لاجراء الانقاذ ، وهو ـأى الانحراف ـ لا يكون سببا للاعفاء إلا إذا أثبت الناقل أنه هو ووكلاؤه وتابعوه قد اتخذوا التدابير المعقولة لمنع الحادث الذى أدى إلى الانحراف .

٦٣٤ ـ تعدد أسباب الضرر :

إذا اجتمعت للضرر أسباب عدة فيفترض اجتماع خطأ الناقل مع سبب آخر فى احداثه ، فلا يكون الناقل مسئولا إلا بقدر الضرر الذى ينسب إلى خطئه .

تقول المادة ٧/٥ : إذا اجتمع خطأ أو إهمال من الناقل أو مستخدميه أو وكلائه مع سبب آخر فى إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم ، لا يسأل الناقل إلا بقدر ما يعزى الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم إلى الخطأ أو الاهمال المذكور ، بشرط أن يثبت الناقل مقدار الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم الذى لا يعزى إلى ذلك الخطأ أو الاهمال .

ومفهوم ذلك أن على الناقل إثبات مقدار الضرر الذى لا ينسب إليه فيسأل هو عن الباقى ، أما إذا فشل فى ذلك سئل عن الضرر بأكمله لأن خطأه مفترض .

حدود المسئولية

٦٣٥ ـ وضعت اتفاقية هامبورج حدا أعلى لمسئولية الناقل على النحو التالى :

١ ـ فيما يتعلق بالحد الأعلى نظرت إلى تقدير التعويض على أساس الطرد أو وحدة الشحن ، والتقدير على أساس الوزن ، أيهما أعلى .

٢ ـ فيما يتعلق بحساب المبلغ الذى يدفع كتعويض لم تأخذ بالجنيه الاسترلينى كما فعلت اتفاقية بروكسل ولم تأخذ بفرنك بوانكاريه كما فعل بروتوكول ١٩٦٨ ، وإنما أخذت بالعملة المعتبرة فى الوفاء فى المعاملات الدولية ، وهو حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولى .

فجعلت الحد الأقصى للتعويض فى حالة التقدير على أساس الطرد أو وحدة الشحن مبلغا يعادل ٨٣٥ وحدة حسابية لكل طرد أو وحدة شحن ، وفى حالة التقدير على أساس الوزن بمبلغ يعادل مثلين ونصف وحدة حسابية لكل كيلو جرام من الوزن الاجمالى للبضاعة الهالكة أو التالفة ، أى المبلغين أكبر (م ١/٦) .

٣ ـ وتحدد مسئولية الناقل وفقا للمادة ٥ عن التأخير فى التسليم بمبلغ يعادل مثلين ونصف أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب العقد (م ١/٦ ب) .

٤ ـ فإذا كانت البضاعة المشحونة مجمعة فى مستوعبات أو حاويات ، فقد نصت المادة ٢/٦ على أن كل طرد أو وحدة شحن تعتبر مستقلة إذا كان عددها مذكورا فى سند الشحن ، فإن لم تكن مذكورة كانت الحاوية بأكملها معتبرة وحدة واحدة . فإذا هلكت الحاوية ذاتها أو تلفت فانها تعتبر وحدة شحن مستقلة إذا كانت غير مملوكة للناقل أو غير مقدمة منه ، أى كانت مقدمة من الشاحن سواء كانت مملوكه له أو غير مملوكة له (م ٢/٦) مستأجرا أو كان مستعيراً لها مثلا .

٥ ـ ولكن **كيف تحسب الوحدة الحسابية** ، وكيف نحول إلى النقد الوطنى فى الدول المختلفة ؟ . .

أ ـ يكون التحويل فى التاريخ المتفق عليه من أطراف النزاع ، فان لم يكن هناك اتفاق فالعبرة هى ب تاريخ صدور الحكم بالتعويض .

ب ـ فرق النص فى كيفية التحويل بين ثلاث مجموعات من الدول على النحو التالى :

(١) الدول الأعضاء فى صندوق النقد الدولى ، كمصر ، فتحسب قيمة العمله الوطنية لهذه الدول بالقياس إلى حق الحسب الخاص وفقاً لكيفية التحويل التى يعينها الصندوق والسارية وقت التحويل ، وهذه تعرف بالنشرة اليومية التى يصدرها البنك المركزى

(٢) الدول غير الأعضاء فى صندوق النقد الدولى والتى تجيز أنظمتها حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص يكون ذلك بالطريقة التى تحددها كل دولة من هذه الدول[١].

٦ ـ هذا ، وقد يجتمع ضرران . مثلاً أحدهما سبب تلف البضاعة والثانى بسبب وصولها متأخرة ، فيحسب الحد الأقصى للتعويض كما بينته المادة ٦ بقولها إن مجموع ما يحكم به من تعويض عن الضررين يجب الا يجاوز الحد الاعلى للتعويض بفرض هلاك البضاعة هلاك كلياً .

٦٣٦ ـ حرمان الناقل من تحديد المسئولية :

قضت المادة ٨ من قواعد هامبورج على أن « لا يفيد الناقل من تحديد المسئولية المنصوص عليه فى المادة ٦ إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم حدث بفعل أو امتناع صدر منه بقصد إحداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك بأن الهلاك أو التلف أو التأخير يمكن أن تحدث .

ويلاحظ أن عبء الاثبات على المدعى أى الذى يسعى إلى حرمان الناقل .

وأن حرمان الناقل لا يترتب إلا إذا كان الفعل أو الامتناع المشار إليه قد صدر من الناقل شخصيا لا ما يقع من تابعيه وهو المعتاد .

وإثبات شروط حرمان الناقل على هذا النحو متعذرا عملاً لأن الناقل فى الغالب شريكه .

---

(١) ونأتى بعد ذلك كافة الدول غير الأعضاء فى صندوق النقد الدولى ولا تجيز انظمتها حساب عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص . (م ٦) .

٢ ـ يجوز الاتفاق على زيادة التزامات الناقل ، أى على أن التعويض يكون مساويا لأى قيمة للبضاعة متى كانت أعلى من الحد الأقصى القانونى ، وللناقل إثبات القيمة الحقيقية للضرر فلا يلزم إلا فى حدوده (م ٤/٦ و ٢/٢٣) .

المسئولية التقصيرية والتعويض الأقصى :

تقض المادة ٧ من القواعد أن تسرى الاعفاءات وحدود المسئولية المنصوص عليها على أية دعوى تقام على الناقل بشأن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها سواء أقيمت الدعوى على أساس العقد أم الفعل الضار أم أى أساس آخر .

٦٣٧ ـ مسئولية التابعين :

وتسرى هذه الحدود على مسئولية التابعين ، وهى تقصيرية ، على أن يكون الفعل الضار قد وقع منه أثناء تأدية وظيفته (م ٢/٧) ، وعلى أن يحرم التابع من تحديد المسئولية ـ شأنه شأن الناقل ـ إذا وقع الفعل منه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بادراك أن ضررا يمكن أن يحدث (م ٨) .

وإذا رجع المضرور على كل من الناقل والتابع ـ معا ـ فلا يجوز أن يزيد مجموع ما يحصل عليه منهما على الحد الأعلى للتعويض (م ٣/٧) .

٦٣٨ ـ بطلان شروط الاعفاء وشروط تحديد المسئولية بأقل من الحد القانونى :

تضع القواعد مبدأ عاما يقضى ببطلان كل شرط يرد فى عقد النقل أو فى وثائق النقل ويكون مخالفا بصورة مباشرة أو غير مباشرة لأحكامها (م ١/٢٣) ، وبذلك يبطل الشرط الصريح المباشر الذى يؤدى إلى هذه النتجية ولو بطريق غيرمباشر، كالشرط الذى ينزل به الشاحن عن حقه فى تعويض التأمين .

ولا يبطل الشرط إلا فى حدود مخالفته للقواعد ، فيزيد التعويض إلى حده الأقصى . وإنما لا أثر لبطلان الشرط على صحة المحرر .

ـ ومن ناحية أخرى يجوز الاتفاق على زيادة الجدود القصوى أو على الغائها كلية (م ٤/٦ و ٢/٢٣) .

٦٣٩ ـ مسئولية الشاحن :

قد يسأل الشاحن بسبب خطأ منه وقع فى البضاعة التى قدمها للشحن أو فى بيانات هذه البضاعة ، وهذا الضرر قد يصيب السفينة أو الناقل أو الغير ، كأصحاب البضائع الأخرى أو شخصا لا علاقة له بالسفينة كما لو كان هو أو له بضاعة على رصيف الميناء .

وقد عرضت الاتفاقية لمسئولية الشاحن فى فرضين اثنين ، إذا أصاب الضرر السفينة أو الناقل ، أما ما يلحق الغير فتجرى عليه أحكام القانون المدنى فى المسئولية التقصيرية .

وقد افترضت أن الشاحن لا يسأل عن أسباب معينة ، بما مفاده أنه يسأل عن غيرها ، فصياغتها سلبية ، فالشاحن لا يكون مسئولا عما يلحق الناقل أو الناقل الفعلى أو عن الضرر الذى يلحق بالسفينة ، ما لم يكن تلك الخسارة أو يكن ذلك الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه ، وكذلك لا يسأل أى مستخدم أو وكيل للشاحن عن تلك الخسارة أو ذلك الضرر ما لم تكن الخسارة أو يكن ذلك الضرر نتيجة لخطأ أو اهمال من جانبه (م ١٢ بعنوان قاعدة عامة) .

وعبء الاثبات يقع على المدعى الذى يكون عليه التدليل على الخطأ المطلوب وعلى رابطة السببية بينه وبين الضرر .

وتمتد مسئولية الشاحن وتابعيه إلى ما يغطى الضرر بأكمله لأنه ليس هناك نص بتحديد التعويض كما هو الشأن بالنسبة للناقل ، وان كانت دعوى المسئولية تخضع لأحكام الاتفاقية الأخرى . مثلا فيما يتعلق بالاختصاص وبالتحكيم .

٦٤٠ ـ المسئولية عن البضائع الخطرة :

بعد المادة ١٢ التى تكلمت عن القاعدة العامة جاءت المادة ١٣ التى تفصل بعض تطبيقاتها . ولما كان نقل البضائع الخطرة يهدد السفينة وحمولتها والأرواح ، فقد نصت المادة على ما يأتى :

١ ـ على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطرة .

٢ ـ إذا سلم الشاحن بضائع خطرة سواء إلى ناقل (أو ناقل فعلى) عليه أن يخطره بالصفة الخطرة للبضائع .. وإذا اقتضى الأمر ، بالاحتياطات الواجب اتخاذها . فإذا لم يفعل الشاحن ذلك ، ولم يكن الناقل (أو الناقل الفعلى) عالما ، بوسيلة أخرى بالصفة الخطرة للبضائع :

(أ) يكون الشاحن مسئولاً تجاه الناقل (وتجاه أى ناقل فعلى) عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضاعة .

(ب) ويجوز فى أى وقت انزال هذه البضاعة من السفينة أو اعدامها أو إزاله خطورتها حسبما تقضى الظروف ، دون دفع تعريض .

٣ - لا يجوز لأى شخص الاحتجاج بأحكام الفقرة ٢ من هذه المادة إذا كان قد أخذ أثناء عملية النقل ، البضائع فى عهدته ، وهو عالم بخطورتها .

٤ ـ فى الحالات التى لا تنطبق عليها أحكام الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة ٢ من هذه المادة أو التى لا يمكن الاستناد إلى تلك الأحكام ، يجوز ، إذا أصبحت البضاعة الخطرة تشكل خطرا فعليا يهدد الأرواح أو الممتلكات ، إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقضى الظروف ، دون دفع تعويض ، إلا فى الحالات التى يوجد فيها التزام بالاشتراك فى العوارية العامة أو التى يكون فيها الناقل مسئولا وفقا لأحكام المادة ٥ .

ويقضى هذا النص على الشاحن بوضع علامات أو بطاقات على البضاعة الخطرة وجزاء ذلك تطبيق القواعد العامة ، والإثبات على المدعى .

أما جزاء عدم إخطار الناقل فأشد خطرا ، ويترتب عليه نتائج إذا لم يكن الناقل يعلم بخطوره البضاعة ، فأولا مسئولية الشاحن قبل ، ويقوم هذه المسئولية دون حاجة إلى بأثبات خطأ الشاحن ، فالمسئولية موضوعية ، فلا يسمح للشاحن بإثبات نفى الخطأ من جانبه ، إذ يكفى الناقل المدعى إثبات خطورة البضاعة وعلاقه السببيه بينها وين الحادث ، ولكن ذلك مقصور على الناقل ، أما المسئولية أمام الغير فتضع للقواعدالعامة أى يلزم إثبات الخطأ والضرر وعلاقة السببية .

ويترتب كذلك ، أن من حق الناقل فى كل وقت بعد أن يتبين خطورة البضاعة أن ينزلها من السفينة أو يزيل خطورتها أو يعدمها . دون التزامه بتعويض الشاحن عنها ، بشرط إلا يتعسف فى أى قرار يتخذه .

والناقل الفعلى كذلك أى الناقل غير المتعاقد الذى ينفذ عقد النقل أو جزءا منه ، يفيد من هذه الأحكام بشرط ألا يكون عالما وقت تسليم البضاعة إليه بخطورتها .

وإذا كان الناقل على علم - بأى وسيلة - بخطورة البضاعة ومع ذلك قبل نقلها فذلك علىمسئوليته ،ومع ذلك إذا صارت هذه البضاعة تشكل خطرا فعليا يهدد الأرواح أو الممتلكات كان من حق الناقل انزالها من السفينة أو اعدامها أو إزالة خطورتها ،ومع ذلك يسأل الناقل عن التعويض طبقا للمادة ٥ ، كما تقدم .

الفصل الرابــع

الدعاوى الناشئة عن العقد

عرضت اتفاقية هامبورج للاخطارات التى توجه للناقل أو الشاحن تمهيداً لمطالبته قضائيا ، فى المادة ١٩ ، وللتقادم فى المادة ٢٠ ، والاختصاص القضائى فى المادة ٢١ ، وللتحكيم فى المادة ٢١ .

٦٤١ ـ الإخطار notice الموجه للناقل :

يجب أن يوجه الاخطار الى الناقل من الشخص الذى له حق تسلم البضاعة ، وهو يستحق حقه من عقد النقل الذى يثبته ومن حيازته الشرعية لسند الشحن .

وهو يفترض تسليم البضاعة اليه ، فلا محل له إذا لم يحصل تسليم اطلاقا .

ويوجه الى الناقل أو إلى أى شخص يمثله كوكيله وكالربان (م ١٩) .

ويجب أن يشتمل على بيان لطبيعة الهلاك أو التلف ليتمكن الناقل من إتخاذ قراره ، كما يلزم أن يكون الأخطار كتابة ، ومنها البرقيات والتلكس .

وفى حالتى الهلاك والتلف يختلف موعده عن الموعد فى حالة التأخير. وفى حالة الهلاك أو التلف الظاهر فانه يجب عمل الأخطار فى اليوم التالى ليوم تسليم البضاعة ،أما إذا كان غير ظاهر ففى مدة خمسة عشر يوماً متصلة ابتداء من اليوم التالى ليوم تسليم البضاعة .

فاذا أجريت معاينة او فحص بحضور الطرفين او مندوبيهما فلا ضرورة لعمل الأخطار(م ٣/١٩) .

وعلى الطرفين تقديم التسهيلات المعقولة لكل منهما لفحص البضاعة .

ـ اما فى حالة التأخير فالمدة هى ستون يوماً متصلة من اليوم التالى لتسليم البضاعة (م ٥/١٩) .

ـ وفى حالة وجود ناقل وناقل فعلى فان توجيه الأخطار إلى أى منهما يرتب أثره بالنسبة للاخر (م٦/١٩) .

فإذا أهمل عمل الأخطار صحيحا وفى موعده فان فى حالة الهلاك او التلف الظاهر او غير الظاهر لا الأهمال دفعا بعدم قبول الدعوى ، وانما هو قرنية على أن الناقل سلّم البضاعة سليمة كاملة كما هى موصوفة فى سند الشحن ، أو بحالة جيدة إذا لم يصدر سند شحن . وهى قرينة بسيطة .

أو فى حالة التأخير فإن إهمال عمل الأخطار صحيحا يعتبر دفعا بعدم قبول الدعوى يترتب على تمسك الناقل به عدم قبولها (م ٣/١٩) .

الأخطار الموجه إلى الشاحن :

على الناقل الذى يريد رفع الدعوى على الشاحن ، فى حالة ما يجوز له ذلك ، أن يوجه إليه أخطارا مبينا طبيعة الضرر الذى يطالب بتعويضه فى ميعاد تسعين يوما منفصلة من يوم حدوث الضرر أو من يوم تسليم البضاعة أيهما أطول (م ٧/١٩) . ويجوز توجيه الاخطار إلى من يقوم مقام الشاحن (٨/١٩) ، ويترتب على إهمال عمله قيام قرينة على أن الناقل لم يلحقه ضرر يرجع إلى خطأ الشاحن أو خطأ تابعيه ، وهى قرينة بسيطة للناقل هدمها .

٦٤٢ ـ تقادم الدعوى :

الدعاوى الخاضعة للتقادم :

هى الدعاوى الخاضعة لاتفاقية هامبورج ، وهى أى دعوى تتعلق بالبضائع (م ١/٢٠) فتسقط إذا لم تتخذ إجراءات التقاضى أو التحكيم خلال مدة سنتين .

وتبدأ المدة من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها ، أو فى حالات عدم تسليم البضائع ، من آخر يوم كان ينبغى أن يسلمها فيه ، ولا يدخل اليوم الذى تبدأ فيه مدة التقادم فى حساب المدة .

وهذه المدة ملحوظ فيها أنها مدة تقادم قصير حتى لاتتراكم المطالبات على المدعى عليه الناقل .

أما الشاحن فلم نعرض الاتفاقية لتقادم الدعوى عليه مكتفية بالدفع بعدم القبول .

والاتفاق على تقصير المدة غير جائز ، أما الاتفاق على إطالتها فجائز بشرط أن يقع ذلك بإعلان كتابى من المدعى عليه لصالح المدعى ، ويجوز تكرار هذه الاطالة بنفس الاجراء (م ٢٠/٤) .

وتسرى أحكام القانون الوطنى واجب التطبيق فيما يتعلق بإيقاف المدة وانقطاعها .

وإذا رفعت الدعوى على الناقل أو شخص آخر وأراد الرجوع على غيره أو سوى موضوع هذه الدعوى وديا فإن لهذا المدعى عليه أن يقاضى بدعوى الرجوع فى مدة تسعين يوما من تاريخ التسوية أو من تاريخ رفع الدعوى عليه .

٦٤٣ ـ الاختصاص :

تقول المادة ٢١ :

١ ـ فى جميع حالات التقاضى المتعلقة بنقل البضائع (بموجب هذه الاتفاقية) للمدعى ، حسب اختياره ، أن يقيم الدعوى أمام أى محكمة تكون ، وفقا لقانون الدولة التى تقع فيها المحكمة ، ذات اختصاص ، ويدخل فى ولايتها أحد الأماكن الآتية :

(أ) المحل الرئيسى لعمل المدعى عليه ، وأن لم يكن له محل عمل رئيسى ، فالمحل المعتاد لاقامة المدعى عليه ، أو

(ب) مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أى منها ، أو

(جـ) ميناء الشحن أو ميناء التفريغ ، أو

(د) أى مكان آخر يعين لهذا الغرض فى عقد النقل البحرى .

٢ ـ (أ) خلافا للأحكام السابقة من هذه المادة ، يجوز إقامة الدعوى أمام محاكم أى ميناء أو مكان فى دولة متعاقدة يكون الحجز قد وقع فيه على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك استنادا إلى قواعد القانون المطبقة فى تلك الدولة وقواعد القانون الدولى . على أنه يجب فى هذه الحالة أن يقوم المدعى ، بناء على التماس من المدعى عليه ، بنقل الدعوى ، حسب اختياره ، إلى إحدى المحاكم المختصة المشار إليها فى

الفقرة ١ من هذه المادة ، لكى تقوم بالفصل فى الدعوى ، ولكن يتعين قبل إجراء هذا النقل أن يقدم المدعى عليه كفالة تكفى لضمان الوفاء بأى مبلغ يحكم به فى الدعوى فى وقت لاحق لصالح المدعى .

(ب) تفصل محكمة ميناء أو مكان الحجز فى جميع المسائل المتعلقة بكفاية الكفالة أو عدم كفايتها .

٣ ـ لا يجوز إقامة أية دعاوى قضائية متعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية فى أى مكان لم تحدده الفقرة ١ أو ٢ من هذه المادة . ولا تحول أحكام هذه الفقرة دون اختصاص الدولة المتعاقدة فى اتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية .

٤ ـ (أ) فى حالة إقامة دعوى أمام محكمة مختصة بموجب الفقرة ١ أو ٢ من هذه المادة أو فى حالة صدور حكم من هذه المحكمة ، لا يجوز إقامة دعوى جديدة بين نفس الطرفين استنادا إلى نفس الأسباب ، ما لم يكن حكم المحكمة التى أقيمت أمامها الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ فى البلد الذى تتخذ فيه الاجراءات الجديدة .

(ب) لأغراض هذه المادة ، لا تعتبر التدابير التى تتخذ للتوصل إلى تنفيذ حكم بمثابة إقامة دعوى جديدة .

(جـ) لأغراض هذه المادة ، فإن نقل الدعوى إلى محكمة أخرى تقع فى نفس البلد أو إلى محكمة فى بلد آخر ، وفقا للفقرة ٢ (أ) من هذه المادة ، لا يعتبر بمثابة إقامة دعوى جديدة .

٥ ـ خلافا لأحكام الفقرات السابقة . (يكفل) نفاذ أى اتفاق على مكان الدعوى يتوصل إليه الأطراف بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحرى .

٦٤٤ ـ التحكيم

المادة ٢٢ :

١ ـ مع مراعاة أحكام هذه المادة ، يجوز للطرفين النص ، باتفاق مثبت كتابة ، على أن يحال إلى التحكيم أى نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية .

١ ـ إذا تضمنت مشارطة الايجار نص على إحالة المنازعات الناشئة بموجبها إلى التحكيم وصدر سند سحن استنادا إلى مشارطة الايجار دون أن يتضمن ملاحظة خاصة تفيد أن هذا النص ملزم لحامل سند الشحن ، لا يجوز للناقل الاحتجاج بهذا النص تجاه حامل السند الحائز بحسن نية .

٣ ـ تتخذ إجراءات التحكيم فى مكان من الأماكن التالية وفقا لاختيار المدعى :

(أ) مكان فى دولة يقع فى أراضيها :

١ ـ المحل الرئيسى لعمل المدعى عليه ، وان لم يوجد له محل عمل رئيسى فالمحل الاعتيادى لاقامة المدعى عليه ، أو

٢ ـ مكان إبرام العقد ، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل ، أو فرع أو وكالة ، أبرم عن طريق أى منها ، أو

٣ ـ ميناء الشحن وميناء التفريغ ، أو

(ب) أى مكان يعين لهذا الغرض فى شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به .

٤ ـ يطبق المحكم أو هيئة المحكمين قواعد هذه الاتفاقية .

٥ ـ تعتبر أحكام الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة جزءا من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم ، ويعتبر باطلاة ولاغيا أى نص فى هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضا مع هذه الأحكام .

٦ ـ ليس فى أحكام هذه المادة ما يؤثر على صحة أى اتفاق يتعلق بالتحكيم يتوصل اليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحرى .



تم بعون الله وحسن توفيقه

ملحق
(١)
اتفاقية هامبورج لنقل البضائع بحرا
١٩٧٨

قرار رئيس جمهورية مصر العربية
رقم ١٠٤ لسنة ١٩٧٩
بشأن الموافقة على اتفاقية الأمم المتحدة
للنقل البحرى للبضائع عام ١٩٧٨ الموقعة فى
هامبورج فى مارس سنة ١٩٧٨

رئيس الجمهورية

بعد الأطلاع على الفقرة الأولى من المادة ١٥١ من الدستور ،

قرر :

(مادة وحيدة)

الموافقة على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع عام ١٩٧٨ الموقعة فى هامبورج خلال شهر مارس سنة ١٩٧٨ ، مع التخفظ بشرط التصديق .

صدر برئاسة الجمهورية فى ربيع الأخر سنة ١٣٩٩ (١٠ مارس سنة ١٩٧٩)

(أنور السادات)

فى ١٠ مارس سنة ١٩٧٩

وزارة الخارجية
قرار رقم (٣٥) لسنة ١٩٩١

نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية

بعد الاطلاع على قرار لسيد رئيس الجمهورية رقم ١٠٤ لسنة ١٩٧٩ الصادر بتاريخ ١٩٧٩/٣/١٠ بشأن الموافقة على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع عام ١٩٧٨ الموقعة فى هامبورج فى مارس ١٩٧٨ ،

وعلى تصديق السيد رئيس لجمهورية بتاريخ ١٩٧٩/٣/١٠ ،

قــرر :

(مادة وحيدة)

تنشر في الجريدة الرسمية اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع عام ١٩٧٨ الموقعة في هامبورج في مارس سنة ١٩٧٨ ،

ويعمل بها اعتبارا من ١٩٩٠/١١/٣ ،

صدر بتاريخ ١٩٩١/٢/١١[١]

نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية

د. أحمد عصمت عبد المجيد

---

(١) الجريدة الرسمية العدد ١٥ في ١١ أبريل ١٩٩١ .

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع ١٩٧٨

الديباجة

أن الدول الأطراف فى هذه الاتفاقية ، وقد أدركت فائدة الاتفاق فيما بينها على تحديد بعض القواعد المتعلقة بالنقل البحرى للبضائع .

وقد قررت ابرام اتفاقية لهذا الغرض ، وتحقيقا لذلك اتفقت على ما يلى .

الجزء الأول ـ أحكام عامة

المادة ١ ـ تعاريف :

فى هذه الاتفاقية :

١ ـ يقصد بمصطلح « الناقل » كل شخص أبرم عقدا ، أو أبرم باسمه عقد مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر .

٢ ـ يقصد بمصطلح « الناقل » الفعلى كل شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا النقل ، ويشمل كذلك أى شخص آخر عهد إليه بهذا التنفيذ .

٣ ـ يقصد بمصطلح « الشاحن » كل شخص أبرم مع الناقل عقداً أو ابرم باسمه أو نيابه عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر . أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابه عنه إلى الناقل فى اطار عقد النقل البحرى .

٤ ـ يقصد بمصطلح « المرسل إليه » الشخص الذى له الحق فى تسلم البضائع .

٥ ـ يشمل مصطلح « البضائع » الحيوانات الحية . وحيثما تكون البضائع مجمعة فى حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة ، أو مغلفة ، تشمل « البضائع » أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدمها الشاحن .

٦ ـ يقصد بمصطلح « عقد النقل البحرى » عقد يتعهد الناقل بموجبه ، بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة ، إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذى يشمل نقلاً بطريق البحر

وكذلك نقلاً بوسيلة أخرى ، عقد نقل بحرى ، إلا فى حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر .

٧ ـ يقصد بمصطلح « سند الشحن » وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقى الناقل للبضائع أو شحنة لها ، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة ، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص فى الوثيقة يقضى بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى ، أو تحت الاذن ، أو لحاملها .

٨ ـ يشمل مصطلح « كتابة » فيما يشمل البرقية والتلكس .

المادة ٢ ـ نطاق التطبيق :

١ ـ تسرى أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل البحرى بين دولتين مختلفتين ، إذا .

(أ) كان ميناء الشحن المنصوص عليه فى عقد النقل البحرى واقعا فى دولة متعاقدة أو .

(ب) كان ميناء التفريغ المنصوص عليه فى عقد النقل البحرى واقعا فى دولة متعاقدة ، أو .

(ج) كان أحد موانى التفريغ الاختيارية المنصوص عليها فى عقد النقل البحرى هو الميناء الفعلى للتفريغ وكان هذا الميناء واقعا فى دولة متعاقدة ، أو .

(د) كان صدور سند الشحن أو أى وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحرى ، قد تم فى دولة متعاقدة ، أو .

(هـ) كان منصوص فى سند الشحن ، أو الوثيقة الأ خرى المثبتة لعقد النقل البحرى . على أن يخضع العقد لأحكام هذه الاتفاقية أو لقانون أصدرته أى دولة لانقاذ هذهالأحكام .

٢ ـ تسرى أحكام هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة ، أو الناقل ، أو الناقل الفعلى ، أو الشاحن ، أو المرسل إليه ، أو أى شخص آخر من أصحاب الشأن .

٣ ـ لا تسرى أحكام هذه الاتفاقية على مشارطات الايجار . على أنه فى حالة صدور سند شحن استناداً إلى مشارطة ايجار . تسرى أحكام

الاتفاقية على سند الشحن المذكور إذا كان نظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن ، إن لم يكن هو المستأجر .

٤ ـ إذا نص العقد على نقل بضائع فى المستقبل فى سلسلة متتابعة من الشحنات خلال فترة متفق عليها ، تسرى أحكام هذه الاتفاقية على كل شحنة من الشحنات . إلا أنه إذا تمت إحدى الشحنات بموجب مشارطة ايجار ، تسرى عليها أحكام الفقرة ٣ من هذه المادة .

المادة ٣ ـ تفسير الاتفاقية :

يراعى فى تفسير وتطبيق أحكام هذه الاتفاقية طابعها الدولى ، وضرورة الحرص على التزام نهج موحد .

الجزء الثانى ـ مسئولية الناقل

المادة ٤ ـ مدة المسئولية :

١ ـ مسئولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التى تكون فيها البضائع فى عهدة الناقل فى ميناء الشحن وأثناء النقل وفى ميناء التفريغ .

٢ ـ لأغراض الفقرة ١ من هذه المادة ، تعتبر البضائع فى عهدة الناقل :

(أ) اعتبار من الوقت الذى يتلقى فيه البضائع من :

« ١ »الشاحن أو شخص ينوب عنه ، أو .

« ٢ » سلطة أو طرف آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية فى ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن .

(ب) وحتى الوقت الذى يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك .

« ١ » بتسليمها إلى المرسل إليه ، أو

« ٢ » بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع فى التجارة المعينة بميناء التفريغ ، وذلك فى الحالات التى لا يتسلم فيها المرسل اليه البضائع من الناقل ، أو .

« ٣ » بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية فى ميناء التفريغ تسليم البضائع له .

٣ - فى الفقرتين ١ ، ٢ من هذه المادة يقصد بالاشارة إلى الناقل أو المرسل إليه ، فضلا عن الناقل أو المرسل اليه ، مستخدمو أو وكلاء أى من الناقل أو المرسل إليه .

المادة ٥ - أساس المسئولية :

١ - يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها ، وكذلك الناتجة عن التأخر فى التسليم إذا وقع الحادث الذى تسبب فى الهلاك أو التلف أو التاخير أثناء وجود البضائع عهدته على الوجه المبين فى المادة ٤ ، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو ومستخدموه ووكلاؤه جميع ما كان يلزم اتخاذه بشكل معقول من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته .

٢ - يقع التأخير فى التسليم عندما لا تسلم البضائع فى ميناء التفريغ المنصوص عليه فى عقد النقل فى حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو فى حالة عدم وجود هذا الاتفاق فى حدود الوقت المعقول الذى يمكن أن يطلب من ناقل يقظ ، مع مراعاة ظروف الحالة .

٣ - للشخص الذى له الحق فى المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أن تعتبر البضائع هالكة إذا لم يتم تسليمها على الوجه الذى تقتضيه المادة ٤٠ فى خلال ستين يوما تلى انتهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المبين فى الفقرة ٢ من هذه المادة .

٤ - يسأل الناقل فى حالة الحريق ، بشرط أن يثبت المدعى أن الحريق نشأ عن خطأ أو أهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه .

٥ - فيما يتعلق بالحيوانات الحية ، لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم الناتج عن أى مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل ومتى أثبت الناقل أنه راعى أية تعليمات خاصة أصدرها إليه الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات وأن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم يمكن أن يعزى فى مثل هذه الحالة إلى هذه المخاطر . يفترض أن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم قد نتج عن هذه المخاطر ما لم يتوفر دليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو أهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه .

٦ ـ فيما عدا العوارية العامة ، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن تدابير لانقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لانقاذ الممتلكات فى البحر .

٧ ـ إذا اجتمع خطأ أو أهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه مع سبب آخر فى احداث الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم ، لا يسأل الناقل الا بقدر ما يعزى الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم إلى الخطأ أو الاهمال المذكور ، بشرط أن يثبت الناقل مقدار الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم الذى لا يعزى إلى ذلك الخطأ أو الأهمال .

المادة ٦ ـ حدود المسئولية :

١ ـ (أ) تحدد مسئولية الناقل وفقا لأحكام المادة ٥ عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل ٨٣٥ وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ٢,٥ وحدة حسابية عن كل كيلو جرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف ، ايهما أكبر .

(ب) تحدد مسئولية الناقل وفقا لأحكام المادة ٥ عن التأخير فى التسليم بمبلغ يعادل مثلين ونصف مثل اجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة ، على الا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحرى للبضائع .

(ج) لا يجوز فى أى حال من الاحوال أن يتعدى مجموع مسئولية الناقل . بمقتضى الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من هذه الفقرة معا ، الحد الذى سيتقرر بمقتضى الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلى للبضائع الذى تنشأ هذه المسئولية بشأنه .

٢ ـ لحساب أى المبلغين أكبر وفقا للفقرة ١ (أ) من هذه المادة ، تسرى القواعد التالية :

(أ) فى حالة استخدام حاوية ، أو منصة ناقلة ، أو أداة نقل مماثلة ، لتجميع البضائع ، فان الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المحددة فى سند الشحن والمذكور أنها معباة فى أداة من أدوات النقل هذه تحسب طرود أو وحدات شحن مستقلة ، وفى خلاف ما تقدم ، تعتبر البضائع العبأة فى أداة المذكورة وحدة شحن واحدة .

(ب) فى حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها ، تعد أداة النقل المذكورة ، عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأى شكل آخر ، وحدة شحن مستقلة واحدة .

٣ - يقصد بالوحدة الحسابة الوحدة المنصوص عليها فى المادة ٢٦ .

٤ - يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود للمسئولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها فى الفقرة ١ .

المادة ٧ - سريان الاتفاقية على المطالبات غير المستندة إلى العقد :

١ - تسرى الدفوع وتبقى حدود المسئولية المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية ، فى أى دعوى تقام على الناقل فيما يتعلق بهلاك أو تلف البضائع المشمولة بعقد النقل البحرى ، وكذلك فيما يتعلق بالتاخير فى التسليم ، سواء كانت الدعوى على أساس المسئولية التعاقدية أو على أساس المسئولية التقصيرية أو خلاف ذلك .

٢ - إذا أقيمت الدعوى المشار اليها على مستخدم أو وكيل للناقل ، يتمتع هذا المستخدم أو الوكيل ، إذا اثبت أنه تصرف فى نطاق وظيفته ، بالحق فى الاستفادة من الدفوع وحدود المسئولية التى يتمتع الناقل بالحق فى الاستفادة منها بموجب هذه الاتفاقية .

٣ - باستثناء ما هو منصوص عليه فى المادة ٨ ، لا يتعدى مجموع المبالغ التى يمكن استردادها من الناقل ومن الأشخاص المشار إليهم فى الفقرة ٢ من هذه المادة ، حدود المسئولية المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية .

المادة ٨ - سقوط الحق فى تحديد المسئولية :

١ - لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسئولية المنصوص عليه فى المادة ٦ ، إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب فى الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكب عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .

٢ - خلافا لأحكام الفقرة ٢ من المادة ٧ ، لا يحق لمستخدم الناقل أو وكيله الاستفادة من تحديد المسئولية المنصوص عليه فى المادة ٦ إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من جانب هذا المستخدم أو الوكيل ارتكب بقصد التسبب فى هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .

المادة ٩ - البضائع المشحونة على سطح السفينة :

١ - لا يحق للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إلا إذا تم هذا الشحن بموجب اتفاق مع الشاحن أو وفقا للعرف المتبع فى التجارة المعينة أو إذا اقتضه قواعد أو لوائح قانونية .

٢ - إذا اتفق الناقل والشاحن على شحن البضائع على سطح السفينة أو على جواز شحنها على هذا النحو ، فعلى الناقل أن يدرج فى سند الشحن أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل بيانا بهذا المعنى . فإذا لم يدرج هذا البيان ، تحمل الناقل عبء إثبات وجود اتفاق على شحن البضائع على سطح السفينة . على أنه لا يجوز للناقل الاحتجاج بمثل هذا الاتفاق تجاه أى طرف ثالث ، بما فى ذلك أى مرسل اليه ، يكون قد حصل على سند الشحن بحسن نية .

٣ - إذا تم شحن البضائع على سطح السفينة خلافا لأحكام الفقرة ١ من هذه المادة ، أو فى حالة عدم جواز الاحتجاج من قبل الناقل بمقتضى الفقرة ٥ من هذه المادة بوجود اتفاق على الشحن على السطح ، يظل الناقل مسئولا ، خلافا لأحكام الفقرة ١ من المادة ٥ ، عن هلاك البضائع أو تلفها ، وكذلك التأخير فى التسليم ، الناشىء فقط عن الشحن على السطح ، ويتحدد مدى مسئوليته وفقا لأحكام المادة ٦ أو المادة ٨ من هذه الاتفاقية ، حسب مقتضيات الحالة .

٤ - يعتبر شحن البضائع على سطح السفينة بما يخالف اتفاقا صريحا على نقلها فى عنابر السفينة فعلا أو تقصيرا من جانب الناقل حسب مداول المادة ٨ .

المادة ١٠ ـ مسئولية الناقل والناقل الفعلى :

١ ـ عندما يسند تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلى ، سواء أكان ذلك بمقتضى رخصة مقررة فى عقد النقل أم لم يكن ، يظل الناقل مع ذلك مسئولا ، وفقا لأحكام هذه الاتفاقية ، عن النقل بكامله ، ويكون الناقل مسئولا فيما يتعلق بالنقل الذى يقوم بتنفيذه الناقل الفعلى عما يأتيه الناقل الفعلى ومستخدموه ووكلاؤه ، فى نطاق وظائفهم ، من فعل أو تقصير .

٢ ـ جميع أحكام هذه الاتفاقية المنظمة لمسئولية الناقل تنطبق أيضا على الناقل الفعلى عن النقل الذى يقوم بتنفيذه ، وتسرى أحكام الفقرتين ٢ و٣ من المادة ٧ والفقرة ٢ من المادة ٨ إذا أقيمت دعوى على أحد مستخدمى أو وكلاء الناقل الفعلى .

٣ ـ أى اتفاق خاص يرتب على الناقل التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية أو يتضمن أى تنازل عن الحقوق التى تقررها هذه الاتفاقية لا يؤثر على الناقل الفعلى إلا إذا وافق عليه صراحة وكتابة . وسواء أوافق الناقل الفعلى على ذلك أم لم يوافق ، يظل الناقل مع ذلك ملتزما بالالتزامات أو التنازلات الناتجة عن ذلك الاتفاق الخاص .

٤ ـ عند وقوع مسئولية على الناقل والناقل الفعلى معا ، وفى حدودها تكون مسئوليتهما بالتكامل والتضامن .

٥ ـ لا يتعدى مجموع المبالغ التى يمكن استردادها من الناقل والناقل الفعلى ومستخدميها ووكلائهما حدود المسئولية المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية .

٦ ـ ليس فى أحكام هذه الاتفاقية ما يخل بحق أى من الناقل أو الناقل الفعلى فى الرجوع على الآخر .

المادة ١١ ـ النقل المتتابع :

١ ـ خلافا لأحكام الفقرة ١ من المادة ١٠ ، إذا نص عقد النقل البحرى صراحة على قيام شخص مسمى غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول بالعقد المذكور ، يجوز أن ينص العقد أيضا على عدم مسئولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم الذى ينتج عن حادث يقع وقت وجود البضائع فى عهدة الناقل الفعلى أثناء هذا الجزء من النقل . ومع

ذلك فإن أى نص بتحديد أو استبعاد هذه المسئولية يكون عديم المفعول أن لم يكن من المستطاع إقامة الدعوى ضد الناقل الفعلى أمام محكمة مختصة وفقا للفقرة ١ أو الفقرة ٢ من المادة ٢١ ، ويتحمل الناقل عبء إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم قد نتج عن هذا الحادث .

٢ - يسأل الناقل الفعلى ، وفقا لأحكام الفقرة ٢ من المادة ١٠ ، عن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم الذى ينتج عن أى حادث يقع أثناء وجود البضائع فى عهدته .

الجزء الثالث - مسئولية الشاحن

المادة ١٢ - قاعدة عامة :

لا يسأل الشاحن عن الخسارة التى تلحق بالناقل أو الناقل الفعلى أو عن الضرر الذى يلحق بالسفينة ، ما لم تكن تلك الخسارة أو يكن ذلك الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه ، وكذلك لا يسأل أى مستخدم أو وكيل للشاحن عن تلك الخسارة أو ذلك الضرر ما لم تكن الخسارة أو يكن الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال من جانبه .

المادة ١٣ - قواعد خاصة للبضائع الخطرة :

١ - على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطرة .

٢ - إذا سلم الشاحن بضائع خطرة سواء إلى الناقل أو ناقل فعلى ، كان عليه أن يخطره بالصفة الخطرة للبضائع، وإذا اقتضى الأمر ، بالاحتياطات الواجب اتخاذها . فإذا لم يفعل الشاحن ذلك ، ولم يكن الناقل أو الناقل الفعلى عالما ، بوسيلة أخرى ، بالصفة الخطرة للبضائع .

(أ) يكون الشاحن مسئولا تجاه الناقل وتجاه أى ناقل فعلى عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع .

(ب) ويجوز فى أى وقت إنزال البضائع من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضى الظروف ، دون دفع تعويض .

٣ - لا يجوز لأى شخص الاحتجاج بأحكام الفقرة ٢ من هذه المادة إذا كان قد أخذ أثناء عملية النقل ، البضائع فى عهدته وهو عالم بصفتها الخطرة .

٤ - فى الحالات التى لاتنطبق عليها أحكام الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة ٢ من هذه المادة أو التى لا يمكن فيها الاستناد إلى تلك الأحكام ، يجوز إذا أصبحت البضائع الخطرة تشكل خطرا فعليا يهدد الأرواح أو الممتلكات ، إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضى الظروف ، دون دفع تعويض ، إلا فى الحالات التى يوجد فيها التزام بالاشتراك فى العوارية العامة أو التى يكون فيها الناقل مسئولا وفقا لأحكام المادة ٥ .

الجزء الرابع - وثائق النقل

المادة ١٤ - إصدار سند الشحن :

١ - متى أخذ الناقل أو الناقل الفعلى البضائع فى عهدته ، وجب على الناقل أن يقوم بناء على طلب الشاحن ، بإصدار سند شحن إلى الشاحن .

٢ - يجوز أن يوقع سند الشحن شخص مفوض بذلك من قبل الناقل ويعتبر سند الشحن الموقع من ربان السفينة الناقلة للبضائع سندا موقعا من قبل الناقل .

٣ - يجوز أن يكون التوقيع على سند الشحن بخط اليد أو الصورة السابقة للأصل أو بالتثقيب أو بالخاتم أو بالرموز أو مثبتا بأية وسيلة آلية أو الكترونية أخرى ، إذا كان ذلك لا يتعارض مع قوانين البلد الذى يصدر فيه سند الشحن .

المادة ١٥ - محتويات سند الشحن :

١ - يجب أن يتضمن سند الشحن ، فيها يتضمن ، التفاصيل التالية :

(أ) الطبيعة العامة للبضائع ، والعلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع وبيانا صريحا بالصفة الخطرة للبضائع ، ان كانت لها هذه الصفة ، وعدد الطرود أو القطع ، ووزن البضائع أو كميتها معبرا عنها على نحو آخر ، وكل ذلك طبقا للبيانات التى يقدمها الشاحن .

(ب) الحالة الظاهرة للبضائع .

(ج) اسم الناقل والمحل الرئيسى لعمله .

(د) اسم الشحن .

(هـ) امس المرسل اليه إذا كان الشاحن قد سماه .

(و) ميناء الشحن المنصوص عليه فى عقد النقل البحرى والتاريخ الذى تلقى فيه الناقل البضائع فى ميناء الشحن .

(ز) ميناء التفريغ المنصوص عليه فى عقد النقل البحرى .

(ح) عدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة أصلية .

(ط) مكان إصدار سند الشحن .

(ى) توقيع الناقل أو توقيع شخص آخر ينوب عنه .

(ك) ما يستحق على المرسل اليه من أجرة النقل ، أو إشارة أخرى تدل على أن أجرة النقل مستحقة عليه .

(ل) البيان المشار إليه فى الفقرة ٣ من المادة ٢٣ .

(م) بيان ان البضائع ستشحن على سطح السفية أو يجوز شحنها على هذا النحو ، إذا كان الأمر كذلك .

(ن) تاريخ أو فترة تسليم البضائع فى ميناء التفريغ ، إذا اتفق على التاريخ أو الفترة صراحة بين الطرفين .

(س) أى حد أو حدود موسعة للمسئولية حيثما يتفق على ذلك عملا بالفقرة ٤ من المادة ٦ .

٢ ـ على الناقل بعد شحن البضائع فى السفينة ، أن يصدر الى الشاحن متى طلب الشاحن ذلك ، سند شحن مؤشرا عليه بكلمة « مشحون » يذكر فيه ، بالاضافة الى التفاصيل المنصوص عليها فى الفقرة ١ من هذه المادة ، أن البضائع مشحونة على سفينة أو سفن يبين اسمها ، وتاريخ أو تواريخ الشحن ، وإذا كان للناقل أن أصدر الى الشاحن سند شحن أو حجة أخرى فيما يتعلق بأى من هذه البضائع ، يقوم الشاحن ، بناء على طلب الناقل برد هذه الوثيقة مقابل تسليمه سند الشحن المؤشر عليه بكلمة « مشحون » وذلك بتعديل أية وثيقة سبق إصدارها إذا كانت هذه الوثيقة ، بعد تعديلها ، تتضمن كافة المعلومات اللازم إدراجها فى سند شحن مؤشر عليه بكلمة « مشحون » .

٣ ـ لا يؤثر خلو سند الشحن من تفصيل أو أكثر من التفاصيل المشار إليها فى هذه المادة على الصفة القانونية للوثيقة بوصفها سند شحن على أن تكون ، مع ذلك ، مستوفية للشروط المنصوص عليها فى الفقرة ٧ من المادة ١ .

المادة ١٦ ـ سندات الشحن : التحفظات وحجيتها :

١ ـ إذا تضمن سند الشحن تفاصيل تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع ، أو علاماتها الرئيسية ، أو عدد الطرود أو القطع ، أو وزنها أو كميتها ، يعلم الناقل أو الشخص الآخر الذى يصدر سند الشحن نيابة عنه بعدم مطابقتها للبضائع المتلقاة فعلا أو للبضائع المشحونة إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة « مشحون » أو تتوفر لديه أسباب معقولة تحمله على الاشتباه فى ذلك ، أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقيق من هذه التفاصيل ، يدرج الناقل أو الشخص الآخر تحفظا فى سند الشحن يثبت أوجه عدم الصحة فى التفاصيل أو الأسباب التى حملته على الاشتباه ، أو كون الوسائل المعقولة للتحقق غير متوفرة .

٢ ـ إذا لم يقم الناقل ، أو أى شخص آخر يصدر سند الشحن نيابة عنه ، إثبات الحالة الظاهرة للبضائع فى سند الشحن ، اعتبر أنه قد أثبت فى سند الشحن أن البضائع كانت فى حالة سليمة ظاهرة .

٣ ـ باستثناء التفاصيل التى يدرج بشأنها تحفظ تجيزه الفقرة ١ من هذه المادة وفى حدود هذا التحفظ :

(أ) يعتبر سند الشحن قرينة ظاهرة على أن ناقل البضائع تلقى البضائع الوارد وصفها فى سند الشحن أو شحن هذه البضائع إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة « مشحون » .

(ب) لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك إذا انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث ، بما فى ذلك أى مرسل إليه ، يكون قد تصرف بحسن نية اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع فى السند .

٤ ـ سند الشحن الذى يخلو من ذكر أجرة النقل ، وفقا لحكم الفقرة الفرعية (ك) من الفقرة ١ من المادة ١٥ ، أو الذى لا يوضح بشكل آخر أن أجرة النقل مستحقة على المرسل إليه ، أو الذى لا يبين غرامة التأخير الناشئة فى ميناء الشحن والمستحقة على المرسل إليه ، يعتبر قرينة ظاهرة

على عدم استحقاق دفع أجرة النقل أو غرامة التأخير المذكورة على المرسل إليه . على أنه لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك متى انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث ، بما فى ذلك أى مرسل إليه ، يكون قد تصرف بحسن نية اعتمادا على خلو سند الشحن من مثل هذا البيان .

المادة ١٧ ـ الضمانات من قبل الشاحن :

١ ـ يعتبر الشاحن ضامنا صحة البيانات المتعلقة بالطبيعة العامة للبضائع وبعلاماتها وعددها ووزنها وكميتها التى قدمها لكن تدرج فى سند الشحن . وعلى الشاحن تعويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم الصحة فى هذه البيانات . ويظل الشاحن مسئولا وان قام بتحويل سند الشحن ، وحق الناقل فى هذه التعويض لا يحد من مسئوليته بمقتضى عقد النقل البحرى تجاه أى شخص آخر غير الشاحن .

٢ ـ كل كتاب ضمان أو اتفاق يتعهد الشاحن بموجبه بتعويض الناقل عن الخسارة التى تنتج عن قيام الناقل أو شخص يتصرف نيابة عنه باصدار سند شحن دون ادراج تحفظ بشأن البيانات المقدمة من الشاحن لادراجها فى سند الشحن ، أو بشأن الحالة الظاهرة للبضائع ، يكون باطلا ولا يترتب عليه أى أثر تجاه أى طرف ثالث ، بما فى ذلك أى مرسل اليه ، يكون قد حول اليه سند الشحن .

٣ ـ يعتبر كتاب الضمان أو الاتفاق المشار اليه ساريا تجاه الشاحن ، ما لم يكن الناقل أو الشخص الذى يتصرف نيابة عنه قد نوى ، بعدم إدراجه التحفظ المذكور فى الفقرة ٢ من هذه المادة ، غش طرف ثالث ، بما فى ذلك أى مرسل إليه ، يكون قد تصرف اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع فى سند الشحن . وفى الحالة الأخيرة ، إذا كان التحفظ غير المثبت متعلقا ببيانات يكون الشاحن قدمها لادراجها فى سند الشحن ، لا يحق للناقل أى تعويض من الشاحن بمقتضى الفقرة ١ من هذه المادة .

٤ ـ فى حالة الغش المتعمد المشار إليه فى الفقرة ٣ من هذه المادة ، يسأل الناقل دون أن يحق له الاستفادة من تحديد المسئولية المنصوص عليه فى هذه الاتفاقية عن الخسارة التى تلحق بطرف ثالث بما فى ذلك أى مرسل إليه ، لأنه قد تصرف اعتمادا على الوصف الوارد للبضائع فى سند الشحن .

المادة ١٨ ـ الوثائق الأخرى غير سندات الشحن :

متى أصدر الناقل وثيقة أخرى غير سند الشحن لاثبات تسلم البضائع الواجب نقلها ، اعتبرت هذه الوثيقة قرينة ظاهرة على إبرام عقد النقل البحرى وتلقى الناقل للبضائع كما هى موصوفة فى تلك الوثيقة .

الجزء الخامس ـ المطالبات والدعاوى

المادة ١٩ ـ الاخطار الخاص بالهلاك أو التلف أو التأخير :

١ ـ ما لم يقم المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف ، وذلك فى تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذى يلى مباشرة تسليم بضائع إلى المرسل إليه ، اعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرة على أن الناقل سلم البضائع كما هى موصوفة فى وثيقة النقل ، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد أصدرت اعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة .

٢ ـ إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر ، تسرى بالقدر نفسه أحكام الفقرة ١ من هذه المادة إذا لم يوجه الاخطار الكتابى خلال ١٥ يوما متصلة تلى مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه .

٣ ـ إذا كانت قد أجريت بصورة مشتركة من الطرفين عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه انتفت الحاجة إلى توجيه الاخطار الكتابى عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف .

٤ ـ فى حالة وجود أى هلاك أو تلف فعلى أو متصور ، يجب على كل من الناقل والمرسل إليه أن يقدم الى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها .

٥ ـ لا يستحق أى تعويض عن أية خسارة تنتج عن التأخير فى التسليم ما لم يوجه اخطار كتابى إلى الناقل خلال ٦٠ يوما متصلة تلى مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه .

٦ - إذا قام ناقل فعلى بتسليم البضائع ، فأى اخطار يوجه بمقتضى هذه المادة إلى الناقل الفعلى يكون له نفس الأثر كما لو كان وجه إلى الناقل ، كما يكون لأى اخطار يوجه إلى الناقل نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى هذا الناقل الفعلى .

٧ - ما لم يقم الناقل أو الناقل الفعلى بتوجيه اخطار كتابى عن الخسارة أو الضرر إلى الشاحن يحدد الطبيعة العامة لهذه الخسارة أو الضرر ، وذلك فى موعد لا يتجاوز ٩٠ يوما متصلة تلى مباشرة وقوع الخسارة أو الضرر أو تسليم البضائع وفقا للفقرة ٢ من المادة ٤ ، أيهما أبعد ، فإن عدم توجيه مثل هذا الاخطار يكون قرنية ظاهرة على أنه لم تلحق بالناقل أو الناقل الفعلى أى خسارة أو ضرر يرجع إلى خطأ أو إهمال من جانب الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه .

٨ - لأغراض هذه المادة ، يعتبر كل اخطار يوجه إلى شخص يتصرف نيابة عن الناقل أو الناقل الفعلى بما فى ذلك ربان السفينة أو الضابط المسئول عنها ، أو إلى شخص يتصرف نيابة عن الشاحن ، كأنه قد وجه إلى الناقل ، أو الناقل الفعلى ، أو الشاحن حسب الحالة .

المادة ٢٠ -تقادم الدعوى :

١ - تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ اجراءات التقاضى أو التحكيم خلال مدة سنتين .

٢ - تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها ، أو فى حالات عدم تسليم البضائع ، من آخر يوم كان ينبغى أن يسلمها فيه .

٣ - لا يدخل اليوم الذى تبدأ فيه مدة التقادم فى حساب المدة .

٤ - يجوز فى أى وقت أثناء مدة التقادم أن يقوم الشخص الذى تقدم فى حقه مطالبة بمد مدة التقادم باعلان كتابى يوجهه إلى المطالب . ويجوز اعادة تمديد مدة التقادم باعلان لاحق أو اعلانات لاحقة .

٥ - الشخص الذى يحمل مسئولية له أن يقيم دعوى تعويض حتى وإن انقضت مدة التقادم المنصوص عليها فى الفقرات السابقة إذا اقيمت الدعوى فى حدود المهلة المسموح بها فى قانون الدولة التى تتخذ فيها الاجراءات .

على أنه يجب ألا تقل المهلة المسموح بها عن ٩٠ يوما تبدأ من اليوم الذى قام فيه الشخص الذى يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذى أبلغ فيه باعلان الدعوى المقامة عليه .

المادة ٢١ ـ الاختصـــاص :

١ ـ فى جميع حالات التقاضى المتعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية ، للمدعى ، حسب اختياره ، أن يقيم الدعوى أمام محكمة تكون ، وفقا لقانون الدولة التى تقع فيها المحكمة ، ذات اختصاص ، ويدخل فى نطاق ولايتها أحد الأماكن الآتية :

(أ) المحل الرئيسى لعمل المدعى عليه ، وأن لم يكن له محل عمل رئيسى . فالمحل الاعتيادى لاقامة المدعى عليه ، أو

(ب) مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أى منها ، و

(ج)ميناء الشحن أو ميناء التفريغ ، أو

(د) أى مكان آخر يعين لهذا الغرض فى عقد النقل البحرى .

٢ ـ (أ) خلافا للأحكام السابقة من هذه المادة ، يجوز اقامة الدعوى أمام محاكم أى ميناء أو مكان فى دولة متعاقدة يكون الحجز قد وقع فيه على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك استنادا إلى قواعد القانون المطبقة فى تلك الدولة وقواعد القانون الدولى . على أنه يجب فى هذه الحالة أن يقوم المدعى ، بناء على التماس من المدعى عليه ، بنقل الدعوى ، حسب اختياره ، إلى احدى المحاكم المختصة المشار إليها فى الفقرة ١ من هذه المادة ، لكى تقوم بالفصل فى الدعوى ، ولكن يتعين قبل إجراء هذا النقل أن يقدم المدعى عليه كفالة تكفى لضمان المدعى .

(ب) تفصل محكمة ميناء أو مكان الحجز فى جميع المسائل المتعلقة بكفاية الكفالة أو عدم كفايتها .

٣ ـ لا يجوز اقامة أية دعاوى قضائية متعلقة بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية فى أى مكان لم تحدده الفقرة ١ أو ٢ من هذه المادة . ولا تحول أحكام هذه الفقرة دون اختصاص الدولة المتعاقدة فى اتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية .

٤ ـ (أ) فى حالة اقامة دعوى أمام محكمة مختصة بموجب الفقرة ١ أو ٢ من هذه المادة أو فى حالة صدور حكم من هذه المحكمة ، لا يجوز اقامة دعوى جديدة بين نفس الطرفين استنادا إلى نفس الأسباب ، ما لم يكن حكم المحكمة التى أقيمت أمامها الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ فى البلد الذى تتخذ فيه الاجراءات الجديدة .

(ب) لأغراض هذه المادة ، لا تعتبر التدابير التى تتخذ للتوصل إلى تنفيذ حكم بمثابة اقامة دعوى جديدة .

(ج) لأغراض هذه المادة ، فإن نقل الدعوى إلى محكمة أخرى تقع فى نفس البلد أو إلى محكمة فى بلد آخر ، وفقا للفقرة ٢ (أ) من هذه المادة ، لا تعتبر بمثابة اقامة دعوى جديدة .

٥ ـ خلافا لأحكام الفقرات السابقة . يكفل نفاذ أى اتفاق على مكان الدعوى يتوصل إليه الأطراف بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحرى .

المادة ٢٢ ـ التحكيم :

١ ـ مع مراعاة أحكام هذه المادة ، يجوز للطرفين النص ، باتفاق مثبت كتابة ، على أن يحال إلى التحكيم أى نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية .

٢ ـ إذا تضمنت مشارطة الايجار نصا على احالة المنازعات الناشئة بموجبها إلى التحكيم وصدر سند شحن استنادا إلى مشارطة الايجار دون أن يتضمن ملاحظة خاصة تفيد أن هذا النص ملزم لحامل سند الشحن ، لا يجوز للناقلالاحتجاج بهذا تجاه حامل السند الحائز بحسن نية .

٣ ـ تتخذ اجراءات التحكيم فى مكان من الأماكن التالية وفقا لاختيار المدعى :

(أ) مكان فى دولة يقع فى أراضيها :

١ ـ المحل الرئيسى لعمل المدعى عليه ، وأن لم يوجد له محل عمل رئيسى فالمحل الاعتيادى لاقامة المدعى عليه ، أو

٢ ـ مكان ابرام العقد ، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل ، أو فرع أو كالة ، أبرم عن طريق أى منها ، أو

٣ ـ ميناء الشحن وميناء التفريغ ، أو

(ب) أى مكان يعين لهذا الغرض فى شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به .

٤ ـ يطبق المحكم أو هيئة المحكمين قواعد هذه الاتفاقية .

٥ ـ نعتبر أحكام الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة جزءا من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم ، ويعتبر باطلا ولاغيا أى نص فى هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضا مع هذه الأحكام .

٦ ـ ليس فى أحكام هذه المادة ما يؤثر على صحة أى اتفاق يتعلق بالتحكيم يتوصل إليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحرى .

الجزء السادس ـ أحكام تكميلية

المادة ٢٣ ـ الشروط التعاقدية :

١ ـ كل شرط يرد فى عقد النقل البحرى أو فى سند شحن أو فى أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحرى يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر ، لأحكام هذه الاتفاقية ، يعتبر باطلا ولاغيا فى حدود مخالفته لها ، ولا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة فى العقد أو لوثيقة التى يشكل جزاء منها وأى شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع صالح الناقل ، أو أى شرط مماثل ، يعتبر باطلا ولاغيا .

٢ ـ خلافا لأحكام الفقرة ١ من هذه المادة ، للناقل أن يزيد مقدار مسئوليته والتزاماته بموجب الاتفاقية .

٣ ـ متى أصدر سند شحن ، أو أيه وثيقة أخرى مثبتة لعقد البحرى تعين تضمين السند أو الوثيقة بيانا يذكر فيه أن النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية التى تبطل أى شرط مخالف لها يكون ضارا بمصلحة الشاحن أو المرسل اليه .

٤ - إذا لحقت بصاحب حق فى البضائع خسارة نتيجة لشرط يبطل استنادا إلى هذه المادة أو نتيجة لاغفال ادراج البيان المشار اليه فى الفقرة ٣ من هذه المادة ، تعين على الناقل دفع تعويض إلى الحد اللازم لتعويض صاحب الحق تعويضا كاملا وفقا لأحكام هذه الاتفاقية عن كل هلاك أو تلف لحق بالبضائع وكذلك عن التأخير فى التسليم . ويتعين على الناقل بالاضافة إلى ذلك ، دفع تعويض عن المصاريف التى تكبدها صاحب الحق لدى ممارسته لحقه ، بشرط إذ يتم تحديد مقدار المصاريف التى تكبدها فى الدعوى التى استند فيها إلى الثمن المذكور أعلاه وفقا لقانون الدولة التى تتخذ فيها الاجراءات .

المادة ٢٤ - العوارية العامة :

١ - ليس فى أحكام هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق ما يرد فى عقد النقل البحرى أو القوانين الوطنية من أحكام متعلقة بتسوية العوراية العامة .

٢ - باستثناء المادة ٢٠ ، تكون أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بمسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها هى التى تحدد كذلك ما إذا كان يجوز للمرسل اليه رفض الاشتراك فى العوارية العامة ، ومسئولية الناقل عن تعويض المرسل اليه فيما يتعلق بأى اشتراك كهذا يتم دفعه أو أى مصاريف انقاذ يتم أداؤها .

المادة ٢٥ - الاتفاقيات الأخرى :

١ - لا تعدل هذه الاتفاقية حقوق أو واجبات الناقل أو الناقل الفعلى لمستخدميهماووكلائهما ، المنصوص عليها فى الاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية فيما يتعلق بتحديد مسئولية سفن البحرية .

٢ - لا تحول أحكام المادتين ٢١ و ٢٢ من هذه الاتفاقية دون تطبيق يكون واردا فى أية اتفاقية أخرى متعددة الأطراف تكون نافذة بالفعل فى تاريخ نفاذ هذه الاتفاقية ، من أحكام الزامية متصلة بمسائل تناولتها المادتان المذكورتان ، شريطة أن يكون النزاع مقصورا على أطراف تقع محال عملها الرئيسية فى دول أعضاء فى هذه الاتفاقية الأخرى ، إلا أن هذه الفقرة لا تمس تطبيق الفقرة ٤ من المادة ٢٢ من هذه الاتفاقية .

٣ - لا تنشأ أية مسئولية بموجب أحكام هذه الاتفاقية عن التلف الذى يتسبب فيه حادث نووى إذا كان مشغل منشأة نووية هو المسئول عن هذا التلف وذلك أما :

(أ) بموجب اتفاقية باريس المؤرخة فى ٢٩ تموز / يولية ١٩٦٠ والمتعلقة بمسئولية الغير فى ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الاضافى المؤرخ فى ٢٨ كانون الثانى / يناير ١٩٦٤ ، أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة فى ٢١ أيار / مايو ١٩٦٣ والمتعلقة بالمسئولية المدنية عن الأضرار النووية ، أو

(ب) استنادا إلى القانون الوطنى المنظم للمسئولية عن مثل هذه الأضرار ، وذلك بشرط أن يكون هذا القانون مراعيا من كافة النواحى لصالح الأشخاص الذين يتعرضون للضرر بنفس قدر مراعاة اتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا لهذا الصالح .

٤ - لا تنشأ أية مسئولية بموجب هذه الاتفاقية عما يلحق بالأمتعة من هلاك أو تلف أو تأخير فى التسليم يكون الناقل مسئولا عنه بموجب أية اتفاقية دولية أو قوانين وطنية تتعلق بالنقل البحرى للركاب وأمتعتهم .

٥ - ليس فى هذه الاتفاقية ما يحول دون قيام دولة متعاقدة بتطبيق أى اتفاقية دولية أخرى تكون نافذة فى تاريخ هذه الاتفاقية وسارية الزاميا على عقود نقل البضائع الذى تم أساسا بواسطة من وسائط النقل خلاف النقل بطريق البحر . ويسرى هذا الحكم كذلك على أى تنقيح أو تعديل لاحق لتلك الاتفاقية الدولية .

المادة ٢٦ - الوحدة الحسابية :

١ - الوحدة الحسابية المشار إليها فى المادة ٦ من هذه الاتفاقية هى حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولى . وتحول المبالغ المشار إليها فى المادة ٦ إلى العملة الوطنية للدولة تبعا لقيمة هذه العملة فى تاريخ الحكم أو فى التاريخ الذى تتفق عليه الأطراف . وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضوا فى صندوق النقد الدولى ، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا لطريقة التقيم التى يطبقها صندوق النقد الدولى والتى تكون سارية فى ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته . وبالنسبة لكل

دولة متعاقدة لا تكون عضوا فى صندوق النقد الدولى ، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدولة .

٢ - ومع ذلك ، يجوز للدولة التى ليست أعضاء فى صندوق النقد الدولى التى لا تبيح قوانينها تطبيق أحكام الفقرة ١ من هذه المادة ، أن تعلن ، فى وقت التوقيع ، أو فى وقت التصديق أو القبول ، أو الاقرار ، أو الانضمام ، فى أى وقت لاحق ، أن حدود المسئولية التى تنص عليها هذه الاتفاقية والتى تطبق فى أراضيها ستكون محددة على النحو التالى :

١٢٥٠٠ وحدة نقدية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ٣٧,٥ وحدة نقدية عن كل كيلو غرام من الوزن القائم للبضائع .

٣ - الوحدة النقدية المشار إليها فى الفقرة ٢ تعادل خمسة وستون ونصف غرام من الذهب من سبيكة ذهبية عيارها تسعمائة من ألف . ويجرى تحويل المبالغ المشار إليها فى الفقرة ٢ إلى العملة الوطنية وفقا لقانون الدولة المعنية .

٤ - يتم الحساب المذكور فى الجملة الأخيرة من الفقرة ١ ، وكذلك تحويل المشار إليه فى الفقرة ٣ من هذه المادة ، بطريقة تمكن من التعبير الى أقصى حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة المتعاقدة عن نفس القيمة الحقيقية للمقادير الواردة فى المادة ٦ معبرا عنها بالوحدات الحسابية . وعلى الدول المتعاقدة أن فى الوديع بطريقة الحساب عملا بالفقرة ١ ، أو بنتيجة التحويل المذكورة الفقرة ٣ من هذه المادة ، حسبما تكون الحالة ، وذلك فى وقت التوقيع عند إيداعها وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام ، أو عند استفادتها من الاختيار المنصوص عليه فى الفقرة ٢ من هذه المادة ، وكلما حدث تغيير فى طريقة الحساب أو نتيجة التحويل .

الجزء السابع - الأحكام الختامية

المادة ٢٧ - الوديع :

بموجب هذا يعين الأمين العام للأمم المتحدة وديعا لهذه الاتفاقية .

المادة ٢٨ ـ التوقيع ، التصديق ، القبول ، الاقرار ، الانضمام :

١ ـ تعرض هذه الاتفاقية لتوقيعها من جميع الدول حتى ٣٠ نيسان أبريل ١٩٧٩ فى مقر الأمم المتحدة بنيويورك .

٢ ـ تكون هذه الاتفاقية مرهونة بالتصديق أو القبول أو الاقرار من جانب الدول الموقعة .

٣ ـ بعد ٣٠ نيسان / أبريل ١٩٧٩ ، يفتح باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية أمام جميع الدول غير الموقعة عليها .

٤ ـ تودع وثائق التصديق والقبول والاقرار والانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة .

المادة ٢٩ ـ التحفظات :

لا يجوز ابداء أية تحفظات على هذه الاتفاقية .

المادة ٣٠ ـ بدء النفاذ :

١ ـ يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية فى اليوم الأول من الشهر التالى لانقضاء سنة واحدة على تاريخ ايداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق ، أو القبول ، أو الاقرار ، أو الانضمام .

٢ ـ وفيما يخص الدول التى تصبح أطرافا متعاقدة فى هذه الاتفاقية بعد تاريخ ايداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق ، أو القبول ، أو الاقرار ، أو الانضمام ، يبدأ نفاذ الاتفاقية على كل دولة منها فى اليوم الأول من الشهر التالى لانقضاء سنة واحدة على ايداع الوثيقة اللازمة باسمها .

٣ ـ على كل دولة متعاقدة أن تطبق أحكام هذه الاتفاقية على عقد النقل البحرى المبرمة فى تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية على تلك الدولة أو فى أى تاريخ بعده .

المادة ٣١ ـ الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى :

١ ـ يجب على كل دولة من الدول الأطراف فى الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن ، الموقعة فى بروكسل فى آب / أغسطس ١٩٢٤ (اتفاقية ١٩٢٤) ، أن تقوم ، حين تصبح دولة متعاقدة فى هذه الاتفاقية ، باخطار الحكومة البلجيكية ، بوصفها الوديع لاتفاقية ١٩٢٤ ، بنيتها فى الانسحاب من الوثيقة المذكورة ، معلنة أن الانسحاب يسرى اعتبارا من التاريخ الذى يبدأ فيه نفاذ هذه الاتفاقية عليها .

٢ ـ يقوم الوديع لهذه الاتفاقية ، عند بدء نفاذ هذه الاتفاقية بموجب الفقرة ١ من المادة ٣٠ ، باخطار الحكومة البلجيكية ، بوصفها الوديع لاتفاقية ١٩٢٤ ، بتاريخ بدء هذا النفاذ وبأسماء الدول المتعاقدة التى بدأ نفاذ الاتفاقية عليها .

٣ ـ تنطبق أحكام الفقرة ١ و ٢ من هذه المادة بصورة مماثلة على الدول الأطراف فى البروتوكول الموقع فى ٢٣ شباط / فبراير ١٩٦٨ الخاص بتعديل الاتفاقية الدولية قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن الموقعة فى بروكسل فى ٢٥ آب / أغسطس ١٩٢٤

٤ ـ على الرغم من أحكام المادة ٢ من هذه الاتفاقية ، ولأغراض الفقرة ١ من هذه المادة ، يجوز للدولة المتعاقد أن ترجىء ، إذا استصوبت ذلك ، اعلان نيتها فى الانسحاب من اتفاقية عام ١٩٢٤ ومن اتفاقية عام ١٩٢٤ بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام ١٩٦٨ لفترة أقصاها خمس سنوات اعتبارا من بدء نفاذ هذه الاتفاقية . وعليها حينئذ أشعار حكومة بلجيكا بنيتها . وعليها أثناء هذه الفترة الانتقالية أن تطبق هذه الاتفاقية ، دون أية اتفاقية سواها ، تجاه الدول المتعاقد فيها .

المادة ٣٢ ـ اعادة النظر والتعديل :

١ ـ بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول المتعاقدة الأطراف فى هذه الاتفاقية ، يدعو الوديع إلى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة لاعادة النظر فيها أو تعديلها .

٢ ـ أى وثيقة تصديق أو قبول أو اقرار أو انضمام يتم ايداعها بعد بدء نفاذ أى تعديل لهذه الاتفاقية ، تعتبر سارية على الاتفاقية بصيغتها المعدلة .

المادة ٣٣ ـ اعادة النظر فى مقادير التحديد والوحدة الحسابية أو الوحدة النقدية :

١ ـ خلافا لأحكام المادة ٣٢ يدعو الوديع ، وفقا للفقرة ٢ من هذه المادة ، مؤتمرا إلى الانعقاد ، يكون الغرض الوحيد منه هو تغيير المقادير المحددة فى المادة ٦ ولفقرة ٢ من المادة ٢٦ ، أو الاستعاضة عن أى من الوحدتين المعينتين فى الفقرتين ١ و ٣ من المادة ٢٦ ، أو عن كليهما ، بوحدات أخرى ، ولا يجرى تغيير المقادير إلا بسبب تغيير قيمتها الحقيقة تغيرا ذا شأن .

٢ ـ يدعو الوديع إلى عقد مؤتمر لاعادة النظر عندما يطلب ذلك ما لايقل عن ربع الدول المتعاقدة .

المرفق الثـــانى
تفاهم عام اعتمده مؤتمر الأمم المتحدة
المعنى بالنقل البحرى للبضائع

من المفهوم عموما أن مسئولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الاهمال المفترض . ومؤدى ذلك ، كقاعدة ، أن يقع عبء الاثبات على الناقل ، إلا أن أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات .

المرفق الثـــالث
قرار اتخذه مؤتمر الأمم المتحدة
لمعنى بالنقل البحرى للبضائع

ان مؤتمر الأمم المتحدة المعنى بالنقل البحرى للبضائع ،

ينوه بالدعوة الكريمة التى وجهتها جمهورية ألمانيا الاتحادية لعقد المؤتمر فى هامبورغ .

وإذ يدرك أن التسهيلات التى وضعتها جمهورية ألمانيا الاتحادية ومدينة هامبورغ الهانزية الحرة تحت تصرف المؤتمر وكرم الضيافة الذى أبدتاه نحو المشتركين فيه أمر كان له فضل كبير فى نجاح المؤتمر .

يعرب عن امتنانه لجمهورية المانيا الاتحادية وشعبها ، وهو :

إذ اعتمد اتفاقية النقل البحرى للبضائع على أساس مشروع الاتفاقية الذى أعدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجارى الدولى بناء على طلب مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية .

يعرب عن امتنانه لكل من لجنة الأمم المتحدة القانون التجارى الدولى ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية لمساهمتهما البارزة فى تبسيط وتنسيق قانون النقل البحرى للبضائع ،

يقرر أن يطلق على الاتفاقية التى اعتمدها المؤتمر اسم :

« اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع لعام ١٩٧٨ »

« ويوصى بأن تعرف القواعد الواردة فيها اسم **قواعد هامبورغ** » .

(٢)
للمـــؤلف

أولا ـ الكتب

١ ـ القانون البحرى ، الجزء الأول سنة ١٩٦٩ ، مطول ، والجزء الثانى سنة ١٩٦٢ (القاهرة) ، الوسيط ١٩٧٥ .

٢ ـ العقود التجارية ، سنة ١٩٦١ .

٣ ـ التشريع الصناعى (التنظيم التجارى والملكية الصناعية) سنة ١٩٦١ .

٤ ـ الشركات التجارية ، سنة ١٩٦١ .

٥ ـ القانون التجارى ، جزء أول سنة ١٩٦٣ .

٦ ـ مشارطات إيجار السفن ، دروس لطلبة الدكتوراة ، جامعة القاهرة سنة ١٩٦٩ .

٧ ـ الوجيز فى القانون التجارى ، جزءان ، ١٩٧٥ .

٨ ـ عمليات البنوك من الوجهة القانونية سنة ١٩٨٩ .

٩ ـ الاعتمادات المستندية ، القاهرة ١٩٨٩ .

١٠ ـ مشارطات إيجار السفن ، القاهرة ١٩٨٧ .

١١ ـ خطابات الضمان المصرفية ، ١٩٩١ .

١٢ ـ النقل البحرى للبضائع ، ١٩٩٢ ، القاهرة .

ثانيا ـ البحوث

١٣ ـ التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى طبقا لمعاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن ، المحاماة السنة الخامسة والثلاثون (١٩٥٥) صفحة ١٤١٣ .

١٤ ـ مسئولية الناقل البحرى ، تعليق على حكم لمحكمة النقض المصرية فى ١١ فبراير ١٩٦٠ ، مجلة القانون والاقتصاد السنة ٣١ صفحة ٤٧ ـ ٧٤ .

١٥ ـ تحديد نطاق تطبيق القانون البحرى ، تعليق على حكم لمحكمة النقض المصرية فى ٧ مايو ١٩٥٩ ، مجلة القانون والاقتصاد السنة ٣١ صفحة ٢٦ ـ ٤٦ .

١٦ ـ دور المستندات فى تنفيذ البيع البحرى ، مجلة القانون والاقتصاد السنة الثلاثون (سنة ١٩٦٠) صفحة ٦٩٥ .

١٧ ـ القضاء البحرى الحديث فى مسائل الشحن والتفريغ ، مجلة القانون والاقتصاد سنة ١٩٥٥ صفحة ٤٤٧ .

١٨ ـ التزام الشحن والتفريغ فى عقد النقل البحرى ، المحاماة السنة السابعة والثلاثين صفحة ١١٧٥ .

١٩ ـ المسئولية عن عمليات الشحن والتفريغ فى القضاء المصرى ، المحاماة السنة ٣٨ صفحة ٢٠٩ .

٢٠ ـ التأمين البحرى فى علاقته بعقد النقل البحرى ، مجلة إدارة قضايا الحكومة بالقاهرة ، السنة الثامنة ، صفحة ١ ـ ٨٨ .

٢١ ـ آثار الحساب الجارى ، دراسة لتطور القضاء ، مجلة القانون والاقتصاد سنة ١٩٦٠ السنة الثلاثين صفحة ٢٨٩ .

٢٢ ـ افلاص الشركة وأثره على مراكز الشركاء ، مجلة القانون والاقتصاد السنة ٣٤ صفحة ٨٦٢ ـ ٧٩٣ .

٢٣ ـ النظام القانونى لخطابات الضمان ، تعليق على حكم محكمة الأمور المستعجلة الجزئية بالقاهرة فى ٥ مارس ١٩٦٠ ، المحاماة السنة الأربعين ١٧١٠ .

٢٤ ـ رجوع المؤمن على الغير فاعل الضرر ، تعليق على حكم لمحكمة النقض المصرية فى ٢٠ ديسمبر ١٩٦٢ ، بالمحاماة السنة ٤٤ صفحة ٢١٧ .

٢٥ ـ حكم فوائد رصيد الحساب الجارى ، تعليق على القضاء ، بالمحاماة السنة الخمسين عدد مارس ١٩٧٠ صفحة ٣٦ .

٢٦ ـ الانقاذ البحرى فى القضاء المصرى ، تعليق على القضاء بمجلة المحاماة السنة ٥٥ صفحة ١١٣ ، ومجلة القانون والاقتصاد السنة ٤٤ صفحة ١٦١ .

فهــــرس

النقــل البحــرى للبضـــائع

الكتـــاب الأول

صفحة

صفحة

الفرع الثانى

صفحة

إلتزامات المستأجر

صفحة

صفحة

صفحة

صفحة

تم الطبع بمطبعة جامعة القاهرة
والكتاب الجامعى
المدير العام
البرنس حمودة حسين عمر

رقم الايداع ١٩٩٢/٢٧١٠

الترقيم الدولى : 7 - 0807 - 04 - 977

مطبعة جامعة القاهرة ١٦٩/١٩٩١/١٣٠٠



